11e Année — N° 526 — 50 centimes — 17 Octobre 1908 — Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

Voir dans ce Numéro :

H. SIRET TRIOMPHE DANS LE MARATHON ANGLAIS

LES VOLS A DEUX DE W. WRIGHT

Wilbur Wright emmène Mme Hart O'Berg dans les airs au Camp d'Auvours. Il a battu, en compagnie de M. Painlevé, le record du vol à deux avec 1 h. 9 m. 45 s. 2/5. *(Voir page 275.)*

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Élysées, et 9, aven. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et Départements. . . . 24 *francs*
Etranger. . . . . . 28 *francs*
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

PARFUM VIVITZ LT·PIVER PARIS

Essence. Savon. Poudre de Riz

Lotion, Sachets

ETC.

OITURE DE PROMENADE

DUPONT

), Rue Hautefeuille, 10

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

nvoi Franco du Catalogue

AUCUNE SUCCURSALE

SOCIÉTÉ Lumière ET SES FILS LYON

LA SEULE PLAQUE

donnant la Photographie directe de tous sujets avec leurs COULEURS est la

Plaque "AUTOCHROME"

EN VENTE PARTOUT

PROCÉDÉ A. & E. LUMIÈRE Breveté dans tous pays

Nouveau Papier "CELLO" Noircissement direct, par virage au platine

Nouvelle Plaque ÉTIQUETTE "VIOLETTE" Dépassant en sensibilité toutes les Emulsions antérieures

L'Agenda LUMIÈRE 1908, format de poche (plus de 400 pages) se trouve partout : UN franc

LITTÉRATURE FRANCO SUR DEMANDE

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD

Conservation, Blancheur des dents. Beauté éclatante des lèvres et de la bouche

Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD

Prix du flacon : 2 fr. 50

Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS.

La Semaine Comique, par Henriot.

— Eh bien, colonel, si vous aimez tant que çà le panache, il faut venir de temps en temps avec moi faire du 150 à l'heure !

— Ce sera gai pour les concierges, quand il y aura une flotte aérienne et des autobus par-dessus les maisons !.. non seulement il faudra balayer la rue, mais il faudra encore aller balayer les toits.

A. FORMIGYN

La voiture de ville laplus agréable est le

Petit Landaulet

Vinot Deguingand

10/14 HP. 4 cyl.

29 Quai National Puteaux.

PRENEZ GARDE, Madame

Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10 TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

NOUVEAU BANDAGE

Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Paris

Chauffeurs !

Chasseurs !

Cyclistes !

Sportsmen !

Sportswomen !

Jockeys !

TOUS LES

S'HABILLENT CHEZ

STRÖM

Demander le grand Catalogue contenant les principaux modèles d'équipements complets pour l'automobile, les sports et les livrées

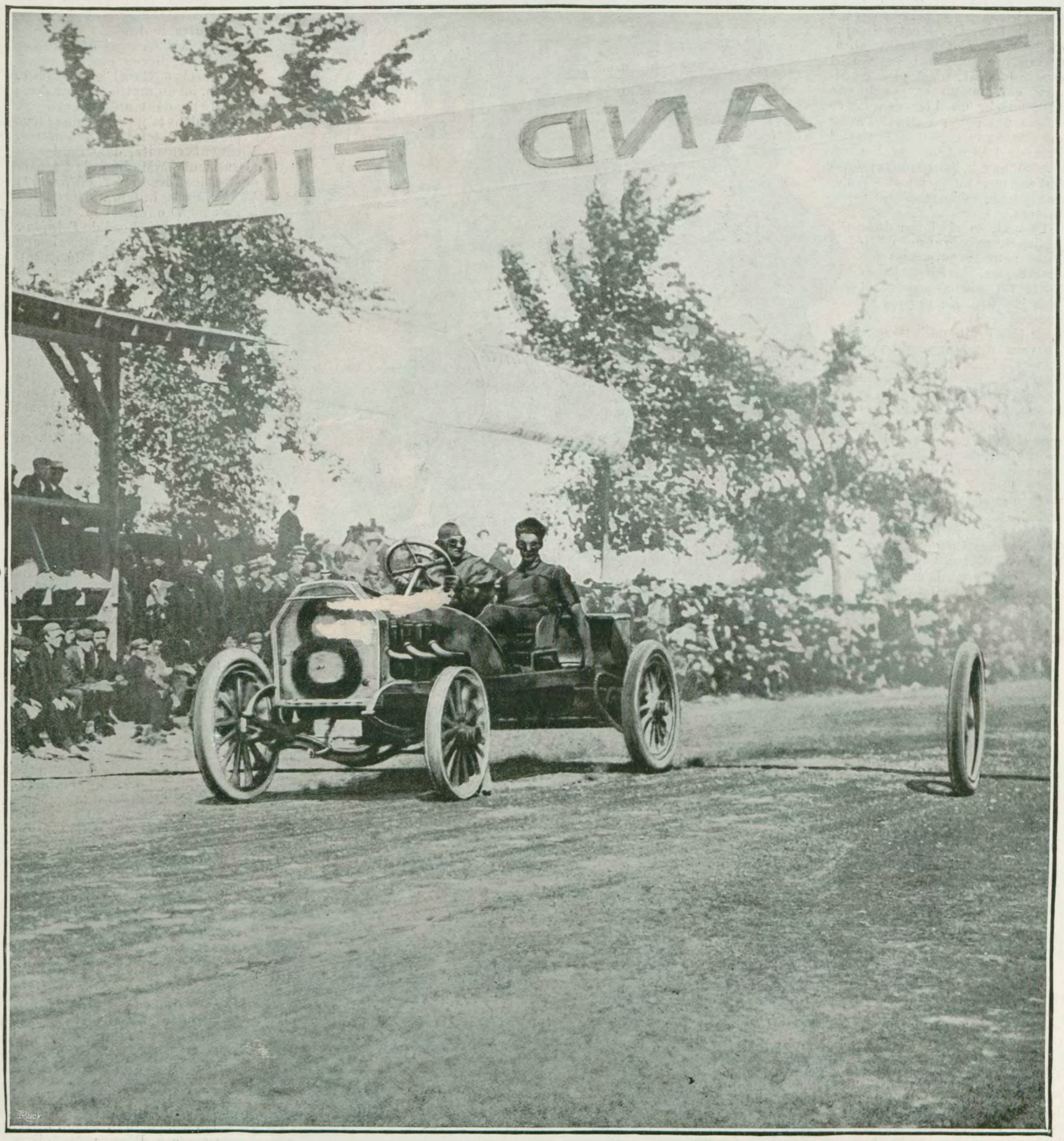
16, Chaussée d'Antin **PARIS** ⌀ **NICE** 33, Avenue de la Gare

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

17 Octobre 1908 ✖ N° 526
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✖ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~~~ 2 fr.
La page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.



UNE CURIEUSE ARRIVÉE DE COURSE D'AUTOMOBILES EN AMÉRIQUE

Il y a quelques jours, une course d'automobiles avait été organisée sur le Circuit de Savannah. Elle devait servir d'entraînement aux concurrents du Grand Prix d'Amérique. Elle donna lieu à une arrivée des plus pittoresques : un deat-heat! A quelques mètres de la ligne d'arrivée, le pneumatique avant de gauche se détacha tout à coup de la jante et se mit à rouler en droite ligne vers le but. Heureusement, le conducteur n'allait plus très vite et put maîtriser sa direction, sans quoi, d'après la façon dont sont placés les spectateurs, on aurait enregistré une terrible catastrophe. Tout se passa bien, et la voiture triompha... d'un pneu sur l'enveloppe fugitive.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on october 17th. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte.

Le GRAND PRIX de l'AÉRO-CLUB de FRANCE

Le Grand Prix de l'Aéro-Club a offert, cette année, cette curieuse particularité que les sphériques se sont éparpillés un peu partout, à travers la France. Le vainqueur a été M. Blanchet

A DIVERSES reprises, dans cette revue, j'ai pu affirmer que ni les aéronats ni les aéroplanes ne feraient oublier le bon vieux ballon sphérique, la bulle légère à bord de laquelle le sportsman goûte le charme exquis du voyage à l'aventure. Or, à cette époque où le passage d'un ballon automobile, se dirigeant nettement contre le vent, n'est plus considéré comme un extraordinaire phénomène, où l'on commence même à trouver naturel l'essor des oiseaux mécaniques, le Grand Prix de l'Aéro-Club de France, réservé aux ballons sphériques, a fait accourir au jardin des Tuileries une foule énorme de spectateurs.

La foule se passionne donc toujours, avec raison d'ailleurs, pour les prouesses aérostatiques. Rarement popularité fut mieux acquise et plus justifiée. Entre tous les sports, le sport aérien est peut-être le plus désintéressé. Je veux dire qu'au rebours du cycliste, de l'athlète, du chauffeur, l'aéronaute lutte loin de toute galerie, sans le puissant stimulant de ses encouragements et de ses sympathies. Seul, dans l'atmosphère, parfois dans une direction redoutable, perdu dans l'immensité, dans la nuit, il ne doit qu'à sa force morale, à sa volonté toujours tendue, de surmonter les défaillances. Lorsque, après avoir résisté aux suggestions de cet isolement dans l'infini, lutté contre la fatigue, la privation de sommeil, il se voit forcé de regagner le sol, pas une main amie ne se tend vers lui ; son effort expire dans la banale indifférence, parfois dans l'hostilité stupide des témoins de son atterrissage. L'aéronaute a lutté pour l'honneur.

Il convenait de rappeler le mérite des amoureux de la haute atmosphère, à l'occasion de ce quatrième Grand Prix, dont les dix-huit concurrents se sont élevés dans l'après-midi du 4 octobre. Car ils ont prouvé une fois de plus des qualités sportives peu communes, une endurance d'autant plus méritoire que les voyages aériens, par le calme à peu près plat, sont parfois désespérants de monotonie

Le jour du départ et le lendemain, l'atmosphère ne fut, en effet, traversée que par des brises folles, tellement capricieuses que les concurrents, bizarrement éparpillés, voguèrent dans toutes les directions, avec une lenteur qu'ils déplorèrent. Mais si les parcours, mesurés à vol d'oiseau d'après une ligne droite reliant le point de départ au point d'atterrissage, n'approchent aucun record, nous remarquerons que dix ballons tinrent l'atmosphère pendant plus de vingt-quatre heures. Le premier classé, le *Centaure*, piloté par M. Georges Blanchet, dont l'aide fut M. Edmond Sirven, le distingué président de l'Aéro-Club des Pyrénées, n'est descendu qu'après un effort de 37 h. 12 m.

Ce voyage du *Centaure* prend la neuvième place parmi toutes les ascensions dites de durée.

MM. Georges Blanchet et Edmond Sirven ont atterri à Navacelles (Gard) le 6 octobre, à 6 h. 30 du matin. Ils ont donc flotté pendant un jour et deux nuits dans la mer aérienne ; leur parcours atteint 550 kilomètres. Viennent ensuite, dans l'ordre du classement : MM. Jean de Francia et Maurice Bienaimé *(la Mouche)* : 435 kil. en 30 h. 6 m., atterrissage à Pelager (Loire). — M. Georges Cormier, seul, à bord de *l'Anjou :* 397 kil. en 23 heures, atterrissage à Marcilly (Charente-Inférieure). — MM. Albert Omer-Decugis et Guillaume *(l'Abeille) :* 347 kil. en 26 h. 25 m., atterrissage à Limoges. — MM. Bellenger et André *(l'Espérance) :* 318 kil. en 23 h. 16 m., atterrissage à Saint-Martin-d'Estréaux (Loire). — M. Edouard Bachelard et Mme Léon Buirette *(Nirvana) :* 313 kil. en 24 h. 12 m., atterrissage à St-André-le-Désert (Saône-et-Loire). — MM. Sticker et Bau *(l'Overstolz) :* 287 kil. en 25 h. 14 m., atterrissage à Vieuxvy-sur-Couesnon, près Rennes. — M. Jacques Delebecque et Georges Suzor *(l'Almanzor) :* 285 kil. 600 en 24 h. 48 m., atterrissage à St-Pair, près Granville. — MM. Ernest Barbotte et René Grosdidier *(l'Excelsior) :* 277 kil. en 24 h. 29 m., atterrissage sur la plage de Vains, près du Mont-Saint-Michel. — MM. Amédée Bastier et Pillard *(le Limousin) :* 267 kil. en 24 h. 25 m., atterrissage au Châtelier, près Fougères. — MM. Louis Duthu et Frantz Reichel *(l'Austerlitz) :* 257 kil. en 23 h. 6 m., atterrissage à Louvigné-le-Désert (Ille-et-Vilaine). — MM. Boivin et Carpentier *(l'Aube) :* 256 kil. 800 en 21 h. 18 m., atterrissage à Souvigny, près Moulins. — M. Edmond David, seul à bord du *Cambronne :* 238 kil. en 20 h. 52 m., atterrissage à Charenton-du-Cher (Cher). — MM. André Schelcher et A. Mautin *(Quo Vadis) :* 226 kil. 400 en 21 h. 40 m., atterrissage à Montsurs (Mayenne). — MM. Henry Kapferer et Ernest Zens *(Geneviève) :* 167 kil. 600 en 24 h. 18 m., atterrissage près Château-Renault (Indre-et-Loire). — MM. Léon Gheude et A. Vlemincx *(le Charles) :* 140 kil. en 17 h. 38 m., atterrissage à Serigny (Orne). — MM. Léon Maison et Wateau *(Aéro-Club II) :* 125 kil. 600 en 17 h. 13 m., atterrissage à Dhuizon, près de Romorantin. — MM. André Legrand et J. de Missiessy *(le Djinn) :* 124 kil. en 13 h. 20 m., atterrissage à Béon, près Joigny (Yonne).

Le concours international a donc été gagné par un représentant de l'Aéro-Club de France. D'autres Sociétés françaises étaient représentées, ainsi que la Fédération

M. Georges Blanchet, vainqueur du Grand Prix de l'Aé. C. F. et son aide M. Sirven.

M. Georges Blanchet a remporté la victoire dans le Grand Prix de l'Aéro-Club, atterrissant à Navacelles (Gard), à 550 kilomètres de Paris, après un voyage de 37 h. 12 m.

LE GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB

LA SITUATION DES DIX-HUIT CONCURRENTS AU MOMENT DE L'ATTERRISSAGE

La caractéristique du Grand Prix de l'Aéro-Club a résidé surtout dans la façon dont le vent a réparti les ballons au-dessus de la France. Une brise capricieuse a poussé les aérostats dans les directions les plus différentes : vers la Manche, vers l'Océan Atlantique, vers la Méditerranée. La victoire est revenue à M. Georges Blanchet, pilote du Centaure, *qui atterrit à 550 kilomètres de Paris, dans le Gard, après 37 h. 12 m. de voyage. Le second, Jean de Francia, n'a parcouru que 435 kilomètres, en 30 h. 5 m.*

Avant le départ.

Georges Blanchet, le vainqueur du Grand Prix de l'Aéro-Club, attend le signal du départ, en compagnie d'Albert Omer-Decugis, qui finira quatrième.

Aéronautique Allemande et l'Aéro-Club de Belgique.

Mme Léon Buirette, qui accompagnait M. Edouard Bachelard, son frère, bat, par 24 h. 12 m., le record du monde de la durée des femmes aéronautes. Ce record était détenu par Mme Lemaire : 19 h. 10 m. Cependant, le record féminin de la distance appartient toujours à Miss Moulton, pour son voyage Paris-Presbourg, en compagnie du comte Georges de Castillon de Saint-Victor et de M. André Legrand. Grâce à ce voyage, Miss Moulton devint détentrice définitive de la deuxième Coupe challenge fondée par la *Vie au Grand Air* à l'intention des femmes aéronautes.

Le livre de bord du *Centaure* Mais revenons à l'ascension du *Centaure*, dont voici un extrait du livre de bord :

« Nous avons quitté le jardin des Tuileries à 5 h. 18 m., et la brise était si faible, si faible, qu'à 10 h. du soir, le *Centaure* surplombait encore le bois de Vincennes. Et nous connaissons admirablement tous les détails de la gare de Lyon !

« Nous commencions à désespérer du voyage, lorsque la lune nous joua la mauvaise plaisanterie de disparaître. Ce n'était pas sa faute, ni celle des nuages, mais elle n'était encore qu'à son premier quartier.

« Nous nous trouvions alors à mille mètres de hauteur, et l'équilibre vertical était très facile à obtenir. La nuit ne nous coûta que deux sacs de lest, jusqu'au moment où le soleil nous aspira dans des régions plus hautes.

« Mais auparavant, nous avons pu constater de très curieuses illusions d'optique, car les vallées étaient emplies d'un brouillard léger, et les moindres dépressions du terrain paraissaient des bassins laiteux.

« Derrière nous, deux concurrents nous inquiétaient : L'un était beaucoup plus haut : l'autre ne paraissait pas certain de son équilibre. Si nous redoutions le premier, le second nous rassurait par ses bonds dans la verticale, bonds qui devaient lui coûter pas mal de lest et... de gaz !

« Plus tard, ce fut un spectacle grandiose : le jaillissement colossal du Mont Blanc, du Pelvoux, au sud du Mont Blanc, et de toute la chaîne chaotique qui s'enfuyait vers le Nord.

« Nous flottions toujours très doucement vers Beaune, et la fatigue commençait à appesantir nos paupières lassées.

« Nous reconnûmes Chalon-sur Saône vers deux heures de l'après-midi, grâce à nos divers points de repère, qui étaient le Mont Blanc, le Creusot et les sinuosités de la Saône.

« La fin du jour nous coûta beaucoup de lest, et lorsque nous parvînmes, au début de cette seconde nuit, à nous équilibrer de nouveau, il ne restait plus que sept sacs sur les vingt-neuf emportés des Tuileries.

« Nous nous trouvions alors dans l'arrondissement de Mâcon et tenions l'atmosphère depuis déjà trente heures !

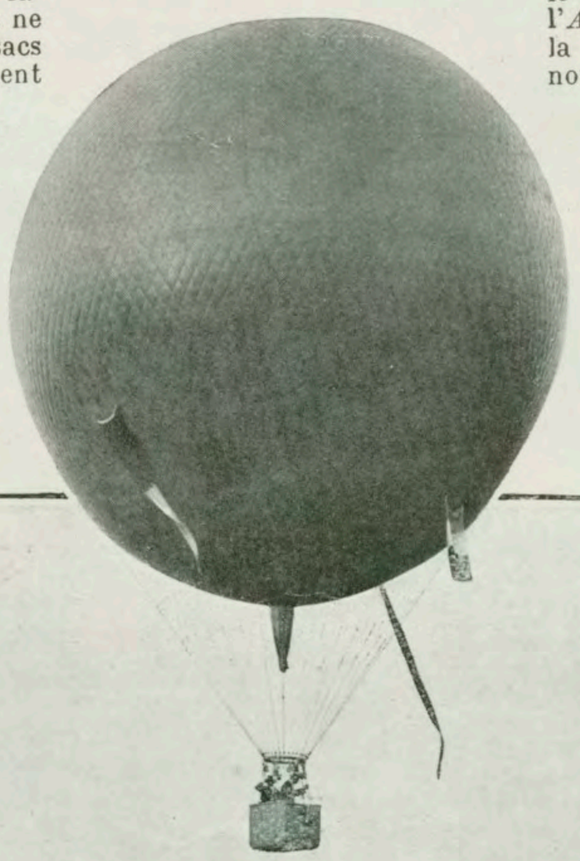
« A ce moment-là, l'un des ballons qui nous suivaient, sombre et ne reparaît plus...

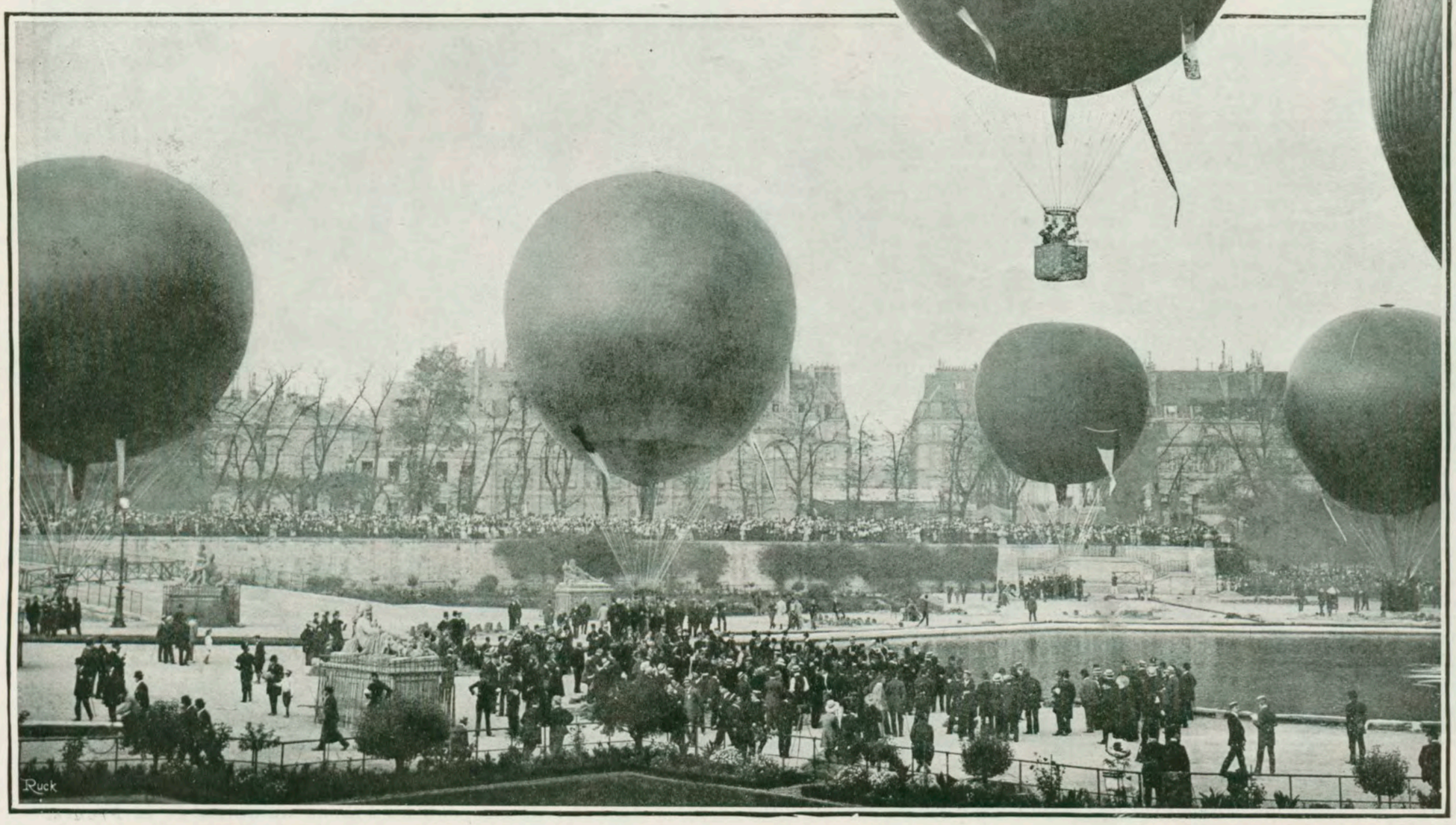
« Nous passâmes sur Saint-Etienne, que nous reconnûmes à son éclairage assez considérable, puis ce fut la nuit morne.

« Nous avons regagné le sol aux portes du village de Navacelles.

« Mercredi matin, le rapide de Nîmes nous emmenait à la gare de Lyon, où nous avions le plaisir, en dépliant l'*Auto*, d'apprendre la bonne nouvelle : nous avions gagné le Grand Prix de l'Aéro-Club de France ! »

François Peyrey.





Le départ du vainqueur du Grand Prix de l'Aéro-Club.

Parti le treizième des Tuileries, M. Georges Blanchet, qui montait le Centaure, *a remporté une très belle victoire. Son voyage prend en effet la neuvième place parmi toutes les ascensions de durée. Mais la vitesse fut bien minime, puisqu'elle n'atteignit même pas du 15 de moyenne.*

LES PETITS POIDS LOURDS

Un concours de véhicules utilitaires s'est déroulé la semaine dernière, sans bruit, mais non sans résultats appréciables

L'épreuve de vitesse à Achères.
C'est la 2-cylindres Bayard-Clément qui a pris la 1re place dans la catégorie des voitures de livraison.

Le premier fiacre.
L'auto-taxi de L. Moal s'est classé premier. Il s'est fait remarquer par sa faible consommation. (Pneum. Dunlop.*)*

Les fiacres, omnibus, voitures de livraison et autres véhicules utilitaires sont gens tranquilles et modestes. Aussi, quand ils disputent des épreuves, c'est sans le fla-fla ordinaire qui accompagne les rencontres des monstres de 125 chevaux ou simplement des voiturettes obus à 250 m/m de course. Ils constituent la partie sérieuse de la grande famille automobile. Ce n'est pas celle néanmoins qui est appelée à rendre le moins de services et à fournir aux fabricants la clientèle la moins intéressante. Il suffit de jeter un coup d'œil sur le nombre fantastique de fiacres automobiles qui circulent dans Paris pour se rendre compte du débouché énorme qui reste ouvert à nos usines qui toutes, peu à peu, vont se mettre à la construction de la voiture publique, transport individuel ou en commun et transport de marchandises. A ce point de vue, le concours organisé la semaine dernière par nos deux confrères l'*Auto* et le *Poids lourd* a été fertile en enseignements.

Ce concours a duré huit jours. Les concurrents avaient à parcourir six fois un itinéraire de 120 kilomètres environ sur les mauvaises routes des environs de Paris; ils avaient, en outre, une épreuve de côte à Chanteloup et une de vitesse avec démarrage, dans le Parc d'Achères. Une particularité très intéressante a été l'emploi, avec consommation contrôlée pour chaque essai, de quatre carburants différents : l'essence ordinaire 68/72, le White Spirit, l'alcool carburé à 50 0/0 et le benzol. Les moteurs devaient donc digérer successivement ces quatre ingrédients variés.

Si nous prenons les deux voitures premières de leurs catégories, nous trouvons comme consommation :

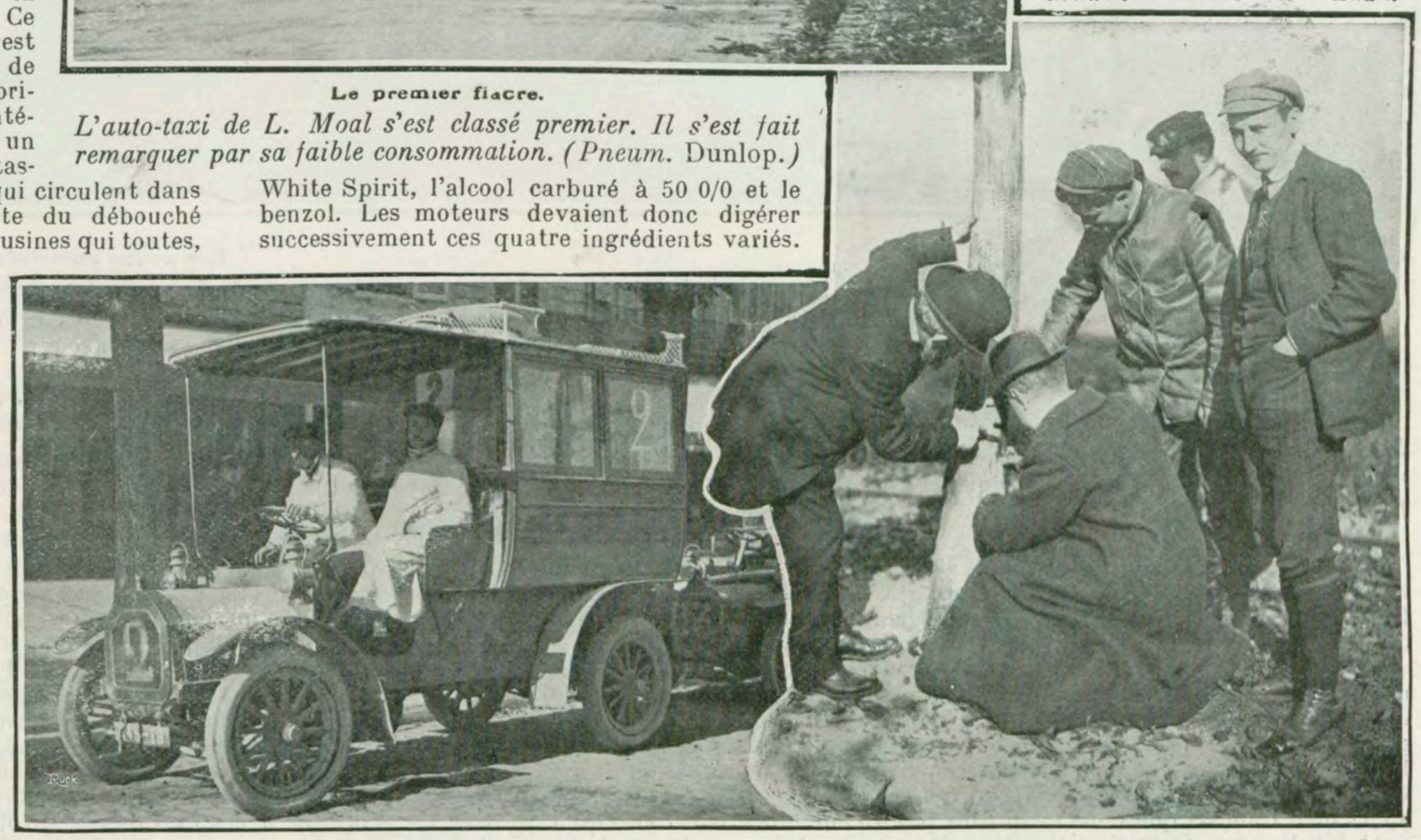
	BENZOL	WH. SP.	ESSEN°.	ALCOOL
N° 6..	7 l. 065	8 l. 140	9 l. 335	9 l. 890
N° 2..	9 l. 880	11 l. 290	11 l. 500	13 l. 305

et comme dépense :

N° 6..	2 fr. 26	2 fr. 76	3 fr. 54	3 fr. 75
N° 2..	3 fr. 16	3 fr. 83	4 fr. 37	5 fr. 05

L'avantage est donc, en apparence du moins, pour le benzol.

F.-A. Wheel.



Le premier omnibus.
Ce 4-cylindres, monté sur pneus, est le type confortable pour hôtels de grand luxe. Il s'est fait remarquer par sa régularité. (Pneumatiques Michelin.*)*

A défaut de chaîne d'arpenteur.
Le commandant Ferrus trace sur un arbre, au moyen d'un pied à coulisse, un mètre étalon avec lequel on mesurera les 300 mètres de l'épreuve de vitesse.

Le Championnat de Lutte Amateurs.

Jules Rosset.

Le fameux Jules Rosset, qui arbitrera notre championnat, a bien voulu poser ces photographies, avec son élève Lanson.

Les coups autorisés au Championnat de France de

1. Ceinture avant et parade. — 2. Ceinture arrière. — 3. Tour de hanche en tête. — 4. Tour de hanche en ceinture. — 5. Bras à la volée. — 6. Prise d'épaule simple debout. — 7. Coup d'Arpin. — 8. Ceinture de côté debout. — 9. Bras roulé debout.

La *Vie au Grand Air* fera disputer, au Bowling-Palace, à partir du 15 novembre, le Championnat de France de lutte amateurs & Tous les meilleurs lutteurs

Nous avons annoncé, dans notre dernier numéro, que *la Vie au Grand Air* allait organiser au Bowling-Palace, 12 et 14 avenue de la Révolte, le championnat de France de lutte amateurs. Nous avons déjà reçu de nombreuses lettres à ce sujet nous félicitant de notre initiative.

Nous avons créé une épreuve de cette envergure pour tâcher de stimuler chez les amateurs le goût de la lutte. N'est-il pas humiliant pour une nation comme la nation française de constater qu'aux Jeux Olympiques, les épreuves de lutte avaient réuni des engagements venant de la plupart des pays et que la France n'y était pas représentée! Il est temps de réagir et de créer un mouvement en faveur de la lutte, ce sport bien français que nous ne devons pas abandonner. Il est vrai qu'à part les troupes de professionnels qui parcourent le monde, ce beau sport n'est plus favorisé du tout. Et pourtant, si nous jetons un regard en arrière, combien devons-nous regretter de ne plus être appelés à admirer ces émotionnantes rencontres de jadis, où le lutteur n'était point un être adipeux et grotesque, mais un bel athlète qui luttait avec science, avec finesse, et non avec sa seule force physique.

Cette situation devenait dangereuse. Il fallait remédier et tâcher d'enrayer le mouvement. Il n'y a pas que les lutteurs qui s'exhibent dans les music-halls, il n'y a pas que les colosses qui lancent des défis dans les foires, il y a aussi des hommes de classe parmi les amateurs, parmi ces jeunes gens qui fréquentent les gymnases, qui font de ce sport leur passe-temps préféré. Ils sont toujours à la peine, jamais à l'honneur, parce que personne ne songe à leur permettre de prouver leur qualité en public. Ce sont, en quelque sorte, les martyrs de la lutte. Ils font tout pour elle, elle ne fait rien pour eux. Les impresarii les dédaignent, n'essayent pas de les faire applaudir. Et ces pauvres athlètes continuent à s'entraîner uniquement pour leur plaisir personnel, sans avoir jamais l'espoir de montrer un jour ou l'autre que, quoique amateurs, ils seraient capables de venir à bout des meilleurs professionnels. Telle était la situation des lutteurs amateurs, tel était le danger. Il fallait prendre l'initiative de remédier à cet état de choses et de supprimer cette injustice flagrante.

Il appartenait à *la Vie au Grand Air* de se mettre à la tête du mouvement en faveur des lutteurs amateurs.

Ils peuvent donc se réjouir. Ils vont, grâce à nous, avoir leur Championnat de France. Nous posséderons enfin un champion poids lourds, un champion poids moyens et un champion poids légers. Ils disputeront

lutte amateurs, organisé par la *Vie au Grand Air*.

10. Ceinture à rebours debout. — 11. Double prise d'épaules. — 12. Ceinture à rebours à terre. — 13. Ceinture en souplesse à terre. — 14. Le bras roulé. — 15. La manchette. — 16. Prise de tête. — 17. Ramassement de bras. — 18. Le pont. — 19. La cravate.

se rencontreront dans cette épreuve, qui sera intercorporations ✍ Trois catégories : Poids légers, poids moyens et poids lourds ✍ La catégorie des poids légers réservée aux lutteurs de moins de 60 kilos ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

chèrement ce titre, et nous sommes certains que nous allons voir apparaître des hommes merveilleux. Il leur suffisait d'avoir une épreuve importante et régulière pour montrer leur qualité. La *Vie au Grand Air* l'organise, à eux maintenant de prouver que nous avons agi avec raison en songeant à eux.

Notre Championnat est ouvert à tous les amateurs français appartenant aux trois catégories suivantes :

1. Poids légers, jusqu'à 60 kilos.
2. Poids moyens, de 60 à 75 kilos.
3. Poids lourds, à partir de 75 kilos.

Pour s'inscrire, il faut être Français et amateur. Nous entendons, bien entendu, par amateur que le lutteur ne doit pas avoir pris part à des compétitions auxquelles étaient attribués des prix en espèces et ne doit jamais avoir touché d'argent en pratiquant la lutte.

Nous attirerons l'attention sur la catégorie de poids légers. Jusqu'ici on a semblé supposer que pour être lutteur, il fallait être gras et épais. Nous prouverons le contraire. Et justement, parmi les athlètes légers, nous possédons des hommes de tout premier ordre, vifs, fins, scientifiques, plus jolis à voir lutter que des hommes de cent et quelques kilos se remuant avec difficulté et lâchant les prises pour reprendre haleine. Pas de matches d'une heure avec les petits lutteurs, ils ne traînent pas en longueur. Les deux antagonistes rentrent délibérément avec loyauté et sincérité, et ne s'épargnent pas. Voilà ce qui manquait à la lutte, voilà ce que la *Vie au Grand Air* va mettre sur pied. Espérons trouver parmi nos amateurs légers de nouveaux Gambier, de nouveaux Sabès.

Notre championnat est ouvert aux six corporations suivantes :

1. Bouchers et charcutiers.
2. Mécaniciens et ouvriers du cycle et de l'automobile.
3. Epiciers, boulangers et marchands de vins.
4. Forts de la halle, porteurs, déménageurs et rouleurs de tonneaux.
5. Employés de commerce.
6. Professions libérales.

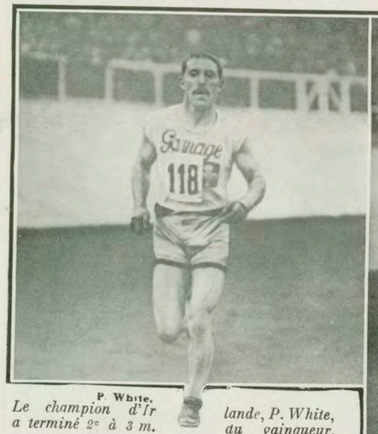
C'est au fameux lutteur Rosset, le propriétaire du gymnase de la rue de Ménilmontant que nous avons confié les délicates fonctions d'arbitre. Avec lui nous n'aurons pas à craindre les contestations et les discussions. Il a bien voulu poser avec son élève, M. Lanson, les photographies qui illustrent ces deux pages et qui représentent tous les coups qui pourront être employés. A noter que la cravate sera autorisée.

Nous adresser les engagements par lettre avec le droit d'entrée de 1 franc à la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées.

JACQUES MORTANE.

LE MARATHON ANGLAIS

LE TRIOMPHE DU FRANÇAIS SIRET



P. White.
Le champion d'Irlande, P. White, a terminé 2e à 3 m. du vainqueur.

L'arrivée de Siret au Stade.
Le champion Français, Henri Siret, a fait une course merveilleuse qui a soulevé l'enthousiasme des 60.000 spectateurs qui envahissaient le Stade et de la foule qui se pressait sur les 42 kilom. 600 du parcours. Notre champion a battu de plus de 17 m. le temps de Hayes, le vainqueur du Marathon amateur.

Crudgington.
Crudgington après avoir longtemps tenu la tête s'est laissé passer pour finir quatrième, en 2 h. 42 m. 17 s.

Henri Siret.
Henri Siret est bien le réel champion du monde de fond. Il a accompli les 42 kil. 600 du parcours en 2 h. 37 m. 23 s., à une moyenne de 16 kilom. 662 à l'heure.

La princesse Victoria starter.
S. A. Royale, la princesse Victoria, reçoit le pistolet avec lequel elle va donner le départ.

Keywood.
L'anglais Keywood s'est classé troisième en 2 h. 41 m. 19 s., après une très belle course.

Le Marathon anglais a été remporté par le Français Siret

La France possède enfin un véritable champion du monde en course à pied

Le Marathon professionnel qui s'est disputé samedi dernier, sur la route de Windsor, au Stadium de Sheperd's Bush, constitue, à mon avis, l'épreuve pédestre la plus captivante que j'aie jamais vue.

Mais la qualité intrinsèque des concurrents n'est pas la cause unique du succès de cette épreuve. La façon dont elle s'est courue; l'indécision qui a régné sur le résultat, pour la majorité du public, jusqu'aux ultimes kilomètres, a porté à son comble un intérêt qui se prouvait par la présence au Stadium de 60.000 spectateurs, dont certains avaient payé jusqu'à 6 fr. 25 pour avoir le droit de contempler l'arrivée du glorieux vainqueur à qui devait échoir le mirifique prix de 2.500 francs.

La course La course est simple à raconter. Dès le départ, donné par la princesse Victoria de Schleswig-Holstein, trois hommes : Farrow, Patrick White et Crudgington, se sauvèrent à près de 18 kilomètres à l'heure. Au bout de cinq milles, à Langley Marsh, tous ceux qui avaient une chance étaient placés. Les médiocres, les non-entraînés, comme le vieux Len Hurst, le vainqueur du premier Marathon en France, étaient battus.

Alors commença la vraie course, celle où la tête allait triompher des jambes. Partis très vite, Farrow, Crudgington et Patrick White, avaient trop présumé de leurs forces. Ils ralentirent, alors que Siret continuait toujours de son allure régulière. Et la distance qui le séparait des leaders diminua progressivement. Siret avait à Uxbridge 3 kilomètres de retard sur Farrow, qui menait, et d'autres que lui, moins confiants en leur valeur propre, eussent faibli.

A mi-chemin, le long d'Easteste Road, après Ruislip, notre petit champion, qui avait lâché ses deux compatriotes, était cinquième, et deux minutes seulement — environ 600 mètres — le séparaient de Farrow, qui avançait beaucoup moins rapidement. Crudgington. White et Keywood, qui précédaient aussi notre représentant, paraissaient en bonne forme. Derrière Siret, Orphée faisait une très jolie course. Sixième à ce moment, il ne se laissa passer que par Aldridge, ce qui n'est pas déshonorant.

Mais Farrow était épuisé. Il fut d'abord rejoint par White, qui prit résolument la tête, puis par Crudgington. Peu après, à Harrow, il s'arrêta. Pendant ce temps, Siret avait rejoint Keywood, à Sudbury, l'avait laissé sur place, et, troisième, s'était élancé à la poursuite des deux fuyards dont l'avance était considérablement réduite.

A l'entrée de Craven Park, il rejoignait Crudgington, très fatigué, et, dans la côte de Willesden, il passait le leader, White, sans aucune résistance. C'était fini, et l'immense ovation sportive retentit d'acclamations sans fin, qui s'adressaient à ce petit Français de 21 ans.

Siret a couvert les 42 kilom. 375 du Marathon anglais, en 2 h. 37 m. 23 s. battant de 17 minutes le record de l'Italien Pietri Dorando, le vainqueur déclassé du Marathon Olympique. La route était la même, la distance identique, le public plus nombreux, et Siret aurait battu l'Italien vanné de plus de 4 kilomètres! Et il n'est pas tombé évanoui à l'arrivée! Il était frais, dispos et, quelques heures après sa victoire, sablait gentiment quelques vins de France pour la fêter.

Geo Caizac.

Sur la route
Butler qui finira septième en 2 h. 55 m. 23 s. se laisse dépasser par Aldridge, le crack amateur qui aisait ses débuts comme professionnel et qui se classera cinquième, en 2 h. 42 m. 51 s., devant le Français Orphée.

L'arrivée du 100 yards au Stade.
Le canadien Eastman triomphe en 10 s. 1/5 battant Tidd, de Southport, Postle, d'Australie, et notre compatriote Figour. Dans le 402 mètres, Lécuyer (Paris), s'est classé quatrième dans la finale, et dans les 3,218 mètres à la marche le Français Fantou termina troisième. En somme, il est à remarquer que les professionnels français nous ont consolé à Londres des déboires que nous avaient causés les amateurs.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

La Vague, *objet d'art offert au gagnant de la course de canots à pétrole dans la Coupe Branger.*

POUR LES BOURSES MOYENNES

Une caractéristique de cette fin de saison, c'est la décision prise par toutes les grandes maisons d'automobiles, à peu d'exceptions près, de se mettre à la construction de la petite voiture. Certes, l'idée était dans l'air; nous l'avons assez souvent répété ici-même : il n'y a peut-être plus de clientèle pour la grosse voiture, pour la voiture de 30.000, de 20.000, ou même de 15.000 francs, il y en a une à conquérir pour celle de 5 ou 6.000 francs.

Il y a, en effet, toute une classe de la société qui ne peut être touchée par la publicité faite sur les grosses voitures. Elle ne la lit même pas. Tel petit propriétaire, tel médecin de campagne, tel notaire de province sait très bien qu'il ne pourra jamais acheter une vingt-chevaux. Pût-il l'acheter, qu'il ne pourrait l'entretenir. Alors? Alors l'automobile le laisse froid, il s'en désintéresse. Tandis que si vous lui offrez la petite voiture abordable, entre 4 et 6 000 francs, capable de faire encore ses 50 en palier et ses 35 de moyenne, consommant peu d'essence et usant peu de pneus, c'est différent. Tiens, dira-t-il, voilà une petite voiture qui ferait bien mon affaire! Tout ce que vous pourrez publier à son sujet l'intéressera. Il le lira. Et, voila un client d'assuré, sinon pour aujourd'hui, tout au moins pour demain.

Je sais bien qu'il y a la voiturette. Mais ce n'est pas encore cela. Les constructeurs de voiturettes se sont fait du tort à eux-mêmes en voulant faire, les uns trop léger, les autres trop vite, les autres trop bon marché.

C'est pourquoi, quand on a appris, dans la petite bourgeoisie, dans le moyen commerce, que Brasier, que Mors, que Panhard, que Renault se mettaient à faire la petite deux-cylindres, ç'a été un mouvement de curiosité.

Je suis certain que, dans un mois, au Grand Palais, les petites voitures seront les plus entourées.

Et l'on peut déjà ouvrir les livres de commandes.

MARCEL VIOLLETTE.

CYCLISME

Appareil Photo Vulga.

Le coureur Gosselin, de Rouen, qui vient de remporter avec facilité le Critérium de fond de la Somme.

FIN DE SAISON

Buffalo a fermé ses portes : celles du Vélodrome d'Hiver vont s'ouvrir. C'est l'époque où les critiques et constatations s'imposent. Je serais très heureux de n'avoir que des éloges à adresser à nos coureurs. Mais il s'est passé, cette année, des choses tellement regrettables, au point de vue sportif, que si les routiers et quelques stayers n'avaient maintenu la réputation du cyclisme, il faudrait sur 1908 tirer un gros trait noir.

Toutes nos grandes épreuves de vitesse et de demi-fond ont été manquées par la mauvaise volonté de nos coureurs, devenus trop exigeants. Nous avons entendu déjà sur ce sujet des critiques très sévères, mais aussi trop justes pour qu'il soit utile d'y revenir. L'U. V. F. s'est montrée énergique, en la circonstance; peut-être pas assez, en raison du tort causé au sport proprement dit : Le Grand Prix de Paris n'a présenté qu'un minime intérêt, les plus qualifiés pour le gagner ayant fait défaut. Pouchois n'a pas maintenu la réputation qu'il s'était momentanément acquise. Poulain s'est fait battre facilement par Friol dans le Grand Prix de la République, alors qu'il avait battu Friol à plusieurs reprises.

Heureusement les stayers et les routiers ont conservé leur bonne réputation. Léon Georget s'est confirmé le meilleur stayer par sa belle victoire dans le Bol d'Or; Petit-Breton prend une retraite glorieuse, après ses trois victoires dans Paris-Bruxelles, le Tour de Belgique et le Tour de France. Il laisse le souvenir d'un coureur loyal, disputant sa place avec une énergie qui lui fait honneur.

Il va s'installer à Périgueux, où il fonde à la fois une famille et une agence pour la bicyclette qu'il a si souvent conduite à la victoire. Nous lui adressons nos meilleurs vœux.

Qui le remplacera l'an prochain? Faber semble le plus désigné, à condition qu'il hérite de son devancier de certaines qualités de prudence et de science de course qui lui ont manquées jusqu'ici.

M. DE BLESSON.

NOTRE SERVICE PHOTOGRAPHIQUE
pour Travaux d'Amateurs

Qui n'est pas photographe, à notre époque? On peut dire que tout le monde l'est, plus ou moins. Il est bien peu de lecteurs de la *Vie au Grand Air*, nous en sommes sûrs, qui ne possède un appareil, petit ou grand, à pellicules ou à plaques. Mais s'il est agréable et facile de prendre au passage le paysage pittoresque, de saisir l'incident de course ou de fixer sur une plaque le portrait d'un ami ou le groupe sympathique, il l'est moins de se livrer aux manipulations longues, minutieuses et pas toujours très agréables du développement, du tirage et de tout ce qui s'en suit.

Il arrive parfois qu'un amateur garde en magasin ou en bobines toute une série de clichés dont il n'a pas le temps de s'occuper.

C'est pourquoi nous avons décidé de mettre à la disposition de nos lecteurs nos ateliers, pour les travaux qu'ils peuvent avoir à exécuter. L'installation tout à fait moderne de nos laboratoires, l'habileté et l'expérience de notre personnel nous permettent d'assurer une exécution parfaite et rapide de tous genres de travaux : développement, tirage, agrandissements, collages, etc. Notre tarif est le suivant :

DIMENSIONS des clichés en centimètres	Développement	TIRAGE Citrate	TIRAGE Bromure	COLLAGE la pièce	COLLAGE la douzaine
4×5	» 10	» 10	» 20	» 10	» 75
4×6 1/2...	» 10	» 10	» 20	» 10	» 75
6×6	» 125	» 125	» 25	» 10	1 »
6×9	» 15	» 15	» 30	» 10	1 »
6 1/2×11 ..	» 20	» 20	» 40	» 15	1 25
9×9.....	» 20	» 20	» 40	» 15	1 25
8×10 1/2..	» 30	» 25	» 45	» 15	1 25
8×14	» 40	» 35	» 50	» 15	1 25
9×12.....	» 35	» 30	» 50	» 15	1 25
10×12 1/2.	» 40	» 35	» 50	» 15	1 25
11×16 1/2.	» 45	» 45	» 70	» 20	2 »
Stéréo....	» 40	» 40	» 80	» 15	1 80
13×18	» 50	» 50	» 75	» 30	3 »
6 1/2×18..	» 30	» 30	» 60	» 25	3 »
9 ½×31...	» 75	» 70	1 »	» 55	6 50

IMPRESSION DE CARTES POSTALES

Bromure brillant ou mat, ou citrate :

Par carte.....	» 30
Par douzaine.....	3 25
Par cent.....	25

Nos prix s'entendent au comptant. Les clichés ou bobines doivent nous être adressés *franco*, et autant que possible *recommandés* en indiquant d'une façon *bien apparente* qu'il s'agit de clichés *non développés*. Nous aviser en même temps, en donnant des instructions très détaillées. Nous ne facturons pas les clichés non réussis si le tirage nous est demandé en même temps.

Nous nous mettons également à la disposition de nos lecteurs pour chargement de tout appareil et fournitures de produits au prix du tarif des divers fabricants.

ATHLÉTISME

Les jumeaux W.-G. et C.-M. Chavasse, fils de l'évêque de Liverpool, prenant le départ pour un 100 yards.

LA SAISON DE BOXE

La saison de boxe est ouverte. La plupart des établissements parisiens ayant constaté le succès de ce sport l'an dernier, ayant observé que c'était le seul spectacle susceptible de rapporter de l'argent, ont immédiatement décidé d'organiser des matches. L'intention peut être louable, mais le but à réaliser est manqué. Pour donner des combats, il faut s'y connaître, et, à part quelques rares sportsmen, personne en France n'a la plus petite idée de ce qu'est la boxe. Aussi, les spectateurs arrivent-ils à se lasser rapidement de ces exhibitions piteuses où Dubois bat Durand, qui se retire parce qu'il s'aperçoit qu'un coup de poing fait mal. Parfois aussi on vous met en présence deux étoiles, comme Sam Mac Vea et ses 92 kilos contre un homme qui pèse tout de suite 59 ou 60 kilos. Ce serait risible si ce n'était pas affreux!

La boxe est un sport merveilleux, le plus fertile en émotions, le plus passionnant, et elle ne doit pas être galvaudée. Nous nous refuserons toujours à l'admettre. Aussi le public peut-il être sûr de voir la *Vie au Grand Air* ne patronner et ne rendre compte que des contests sérieux. Je serai impitoyable pour les parodies sportives et jusqu'ici je ne vois guère que le Wonderland, le Bowling-Palace et les Folies-Bergère méritant l'intérêt des sportsmen.

Nous ne voulons pas douter que les combats du Moulin-Rouge ne soient sérieux. Inutile de nous allécher avec des bourses ronflantes. Ce que nous voulons, c'est assister à de belles rencontres. Je suis convaincu que l'excellent champion qu'est Marc Gaucher, ne faillira pas à la tâche.

Certes, nous garderons toujours notre franc-parler, et quand un homme comme Walter Stanton rencontrera un Pat Daly, nous vous crierons : « Casse-cou! » de même, lorsque Thil se mesurera avec Cheveau nous dirons : « Assistez à cette rencontre, elle en vaut la peine ».

JACQUES MORTANE.

HIPPISME

Siberia, à M. Neumann (Dillon), gagnante du Jockey Club Stakes aux courses de Newmarket.

PUNITIONS DE JOCKEYS

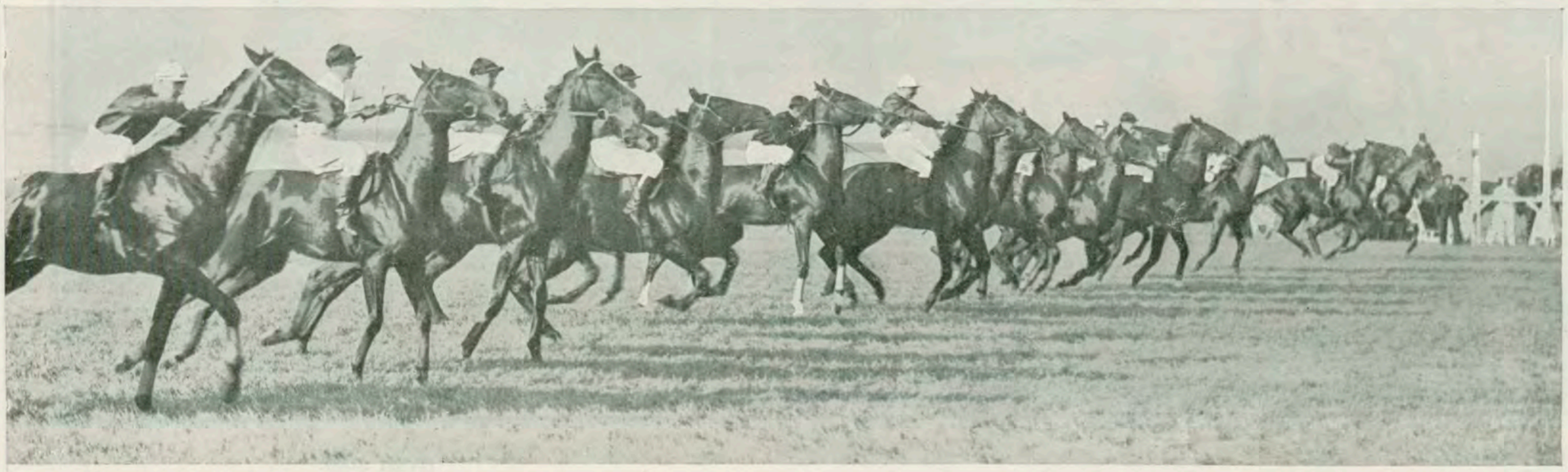
Par une coïncidence bizarre, le mauvais sort semble s'être abattu sur le monde des jockeys. En France, Barat vient de se voir retirer sa licence jusqu'à nouvel ordre; en Angleterre, le jeune Wootton (il n'a pas encore quinze ans) a été mis à pied jusqu'au mois de novembre; enfin, aux Etats-Unis, une semblable mesure a frappé le crack jockey Eddie Duggan d'une suspension qui doit prendre fin au 31 décembre, tandis que l'on interdisait à Joe Notter de monter pour une autre personne que pour M. I. R. Keene, à l'écurie duquel il est lié par contrat.

Ces diverses sanctions ont toutes le même but : mettre un terme au régime des bousculades, dangereuses pour les jockeys et pernicieuses par l'influence qu'elles ont sur le résultat des courses. Tout le monde doit approuver la sagesse de ces mesures. En Amérique, il n'y eut pas de récriminations, bien que Dugan et Notter soient Américains. Il en fut de même en Angleterre, bien que Wooton soit Anglais, et bien que les sportsmen fussent désappointés de voir ainsi prendre fin la lutte acharnée et passionnante que Wooton était en train de livrer à Maher et à Higgs pour leur disputer la première place en tête de la liste des jockeys gagnants de l'année. En France, on s'incline rarement de bonne grâce devant les décisions de l'autorité; et quelques réclamations se sont fait entendre contre la sévérité de la répression, sous prétexte que Barat est français. Sac à papier, on est patriote ou on ne l'est pas!

Mais, d'autre part, le Comité de la Société d'Encouragement a été d'avis de ne pas cumuler une répression sportive avec une répression judiciaire. Il s'agissait, en l'occurence, de l'entraîneur Dodd à qui M. H. Texier voulait faire retirer sa licence. Le Comité a estimé qu'il convenait de s'en tenir à la réparation pécuniaire accordée par la Cour d'Amiens.

Non bis in idem!

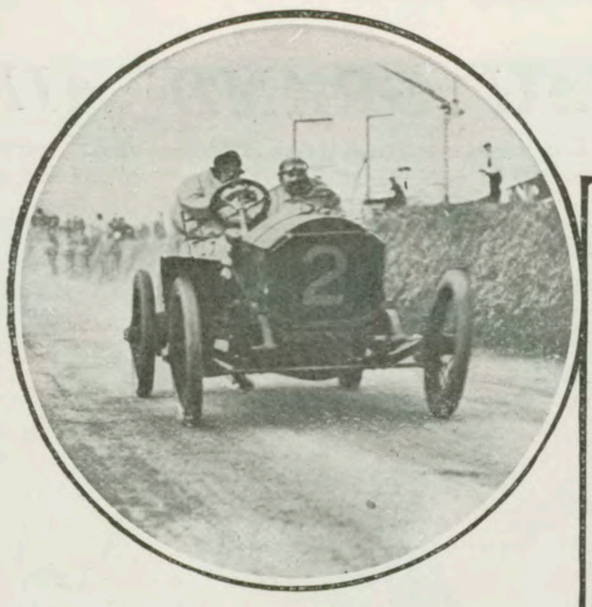
BOÏARD.



UN BEAU DÉPART AUX COURSES DE NEWMARKET

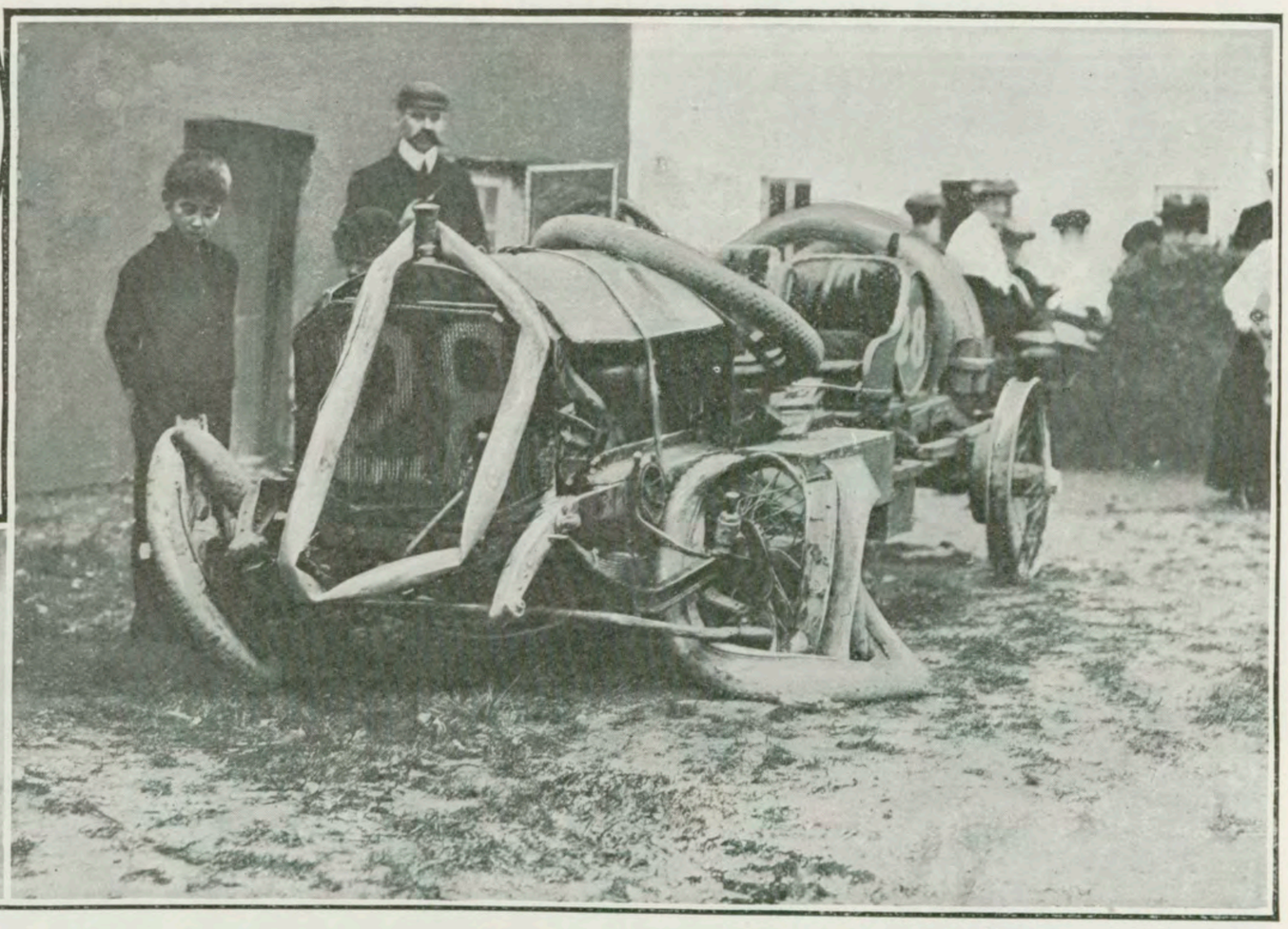
Le Thursday Nursery Plate Handicap (1.000 mètres), couru à Newmarket le 1er octobre, réunit 15 partants. Le départ, ainsi qu'on s'en rendra compte d'après notre cliché, fut donné dans d'excellentes conditions. La victoire revint à Diamond Stud, par Diamond Jubilee et Dame d'Or, à M. J. Buchanan (Trigg), qui battait de quatre longueurs Fizzer. Symbolic était troisième, à une tête.

LE TOURIST TROPHY



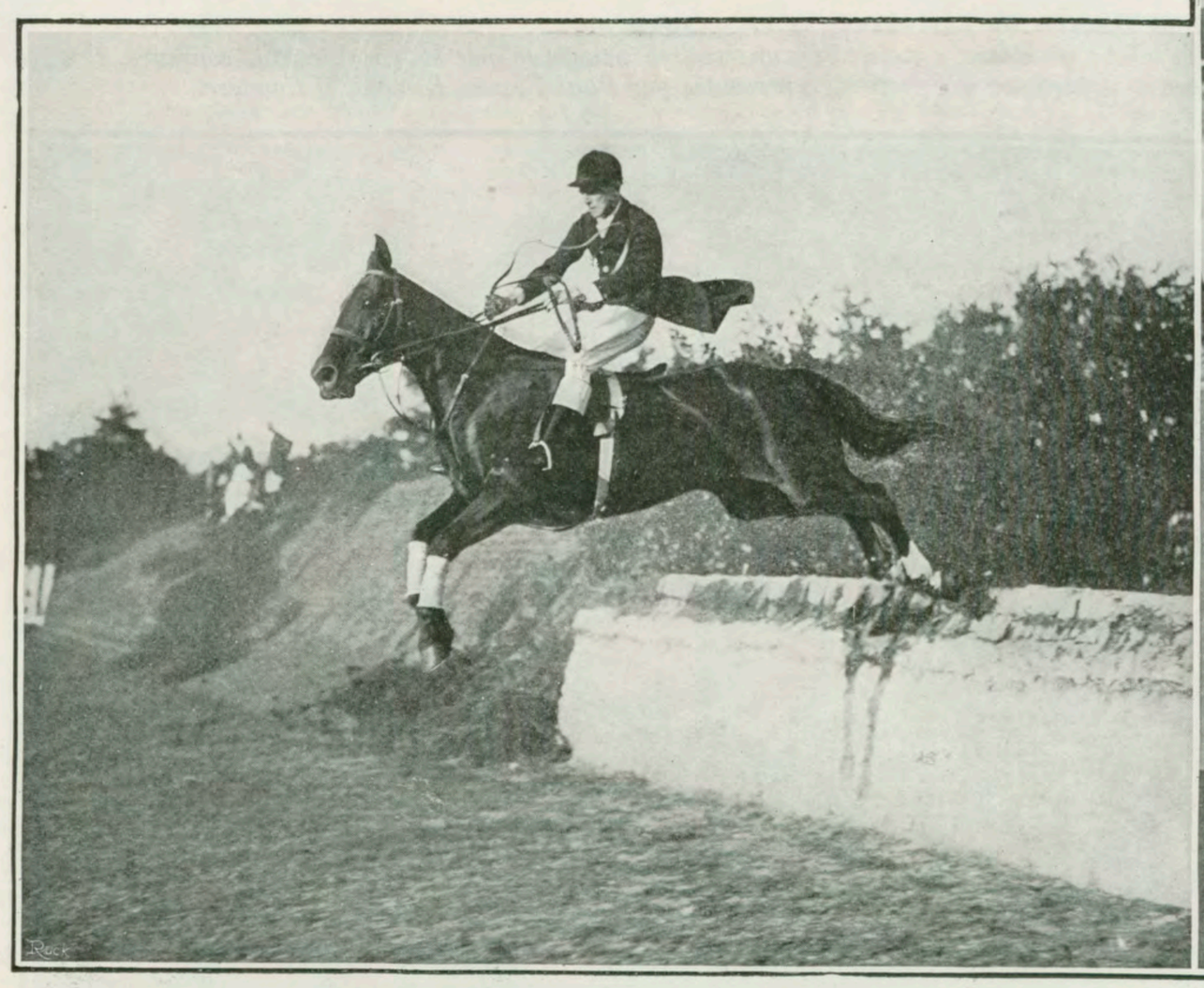
Le vainqueur, Watson.
Parti le second, Watson couvrit les 543 kil. 150 du parcours en 6 h. 43 m. 5 s.

Lee Guinness, second.
Lee Guinness fit une course splendide, finissant second, en 6 h. 45 m. 21 s., à 2 m. 16 s. seulement du vainqueur.



Accident d'une voiture Hutton.
L'épreuve du Tourist Trophy s'est disputée la semaine dernière, dans l'Ile de Man. Le constructeur Hutton, qui pilotait une de ses voitures, dérapa contre un mur au troisième tour et fut forcé d'abandonner. Une seule Hutton demeurait en course, qui était, d'ailleurs, celle du vainqueur.

Le Concours hippique de Biarritz



Le prince de Saxe-Weimar.
Le prince de Saxe-Weimar était parmi les concurrents. Ses adversaires ne se laissèrent pas intimider par son titre et défendirent leur chance avec âpreté.

Les félicitations.
Le prince de Saxe-Weimar félicite M. Lœvenstein, vainqueur du championnat d'endurance.

Le Concours hippique de Biarritz vient de remporter son succès habituel. Les meilleurs cavaliers internationaux y prenaient part.

LE CHALLENGE DE LA *VIE AU GRAND AIR*

La saison du Vélodrome Buffalo s'est terminée dimanche dernier. Le programme, très intéressant, comportait, entre autres épreuves, le Challenge de la *Vie au Grand Air*.

L'équipe gagnante du Challenge de la *Vie au Grand Air*.

Le Challenge de la Vie au Grand Air, *réservé aux clubs amateurs, consiste en une course poursuite par équipes de trois coureurs. Il a été gagné, dimanche dernier, par la France Athlétique et Sportive, représentée par Paul Texier, Rémond et Couderc.*

On ferme! on ferme! Malgré la température plutôt clémente, les directeurs d'établissements d'été s'aperçoivent que nous approchons du mois de novembre et que, par conséquent, place doit être laissée aux sports d'hiver.

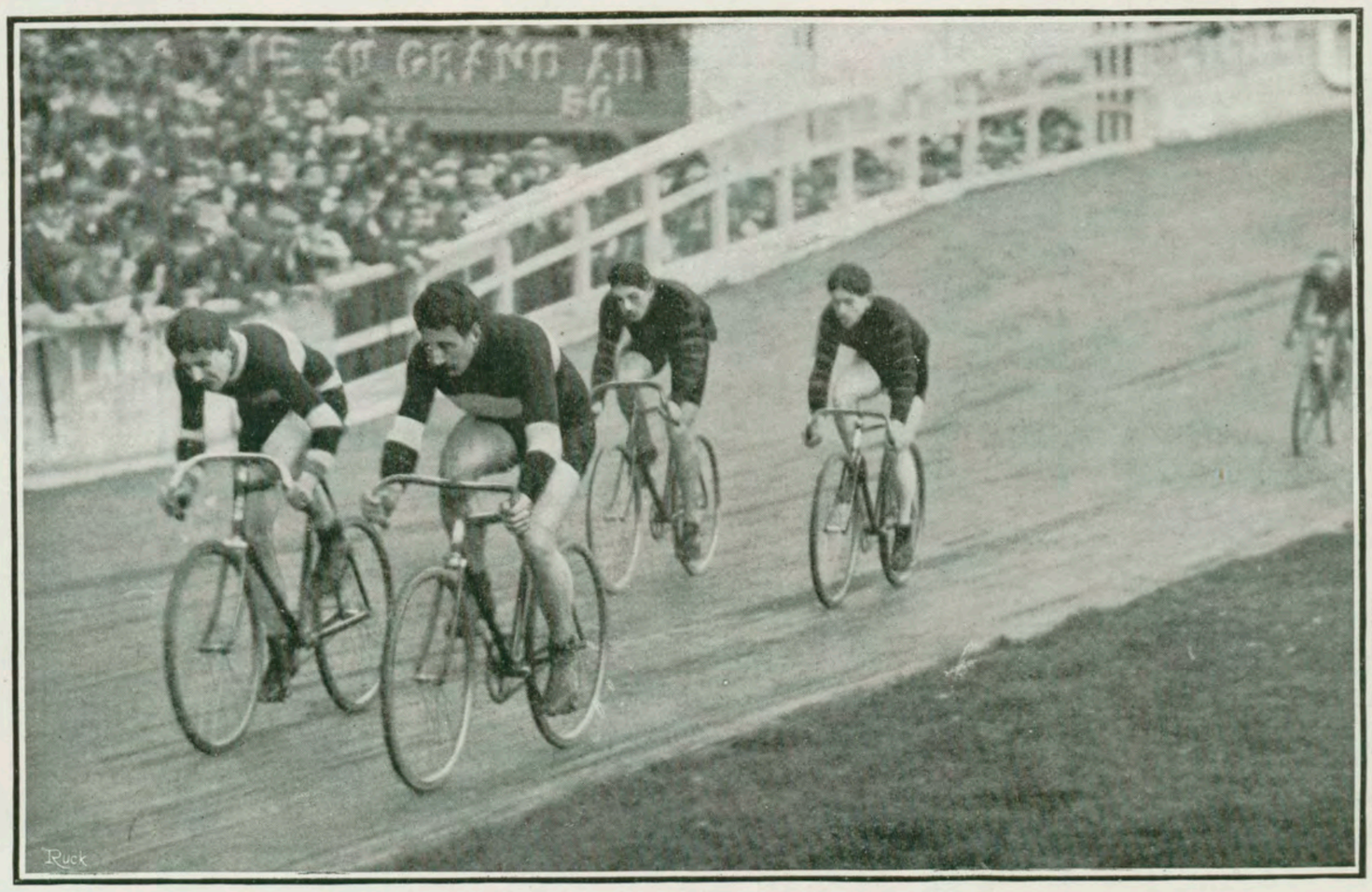
Mais pour terminer une saison, il faut avoir un programme sensationnel. C'est ce que recherchèrent dimanche dernier les directeurs de Buffalo, c'est ce qu'ils obtinrent.

Le Grand Prix de Neuilly avait réuni les engagements des meilleurs professionnels : Ellegaard triompha aisément deux fois de suite de Poulain et de Dupré, prouvant ainsi qu'il était toujours le véritable Champion par un grand C.

L'amateur Lapize, devenu professionnel, fit des débuts satisfaisants derrière motocyclette, contre Contenet et Walthour.

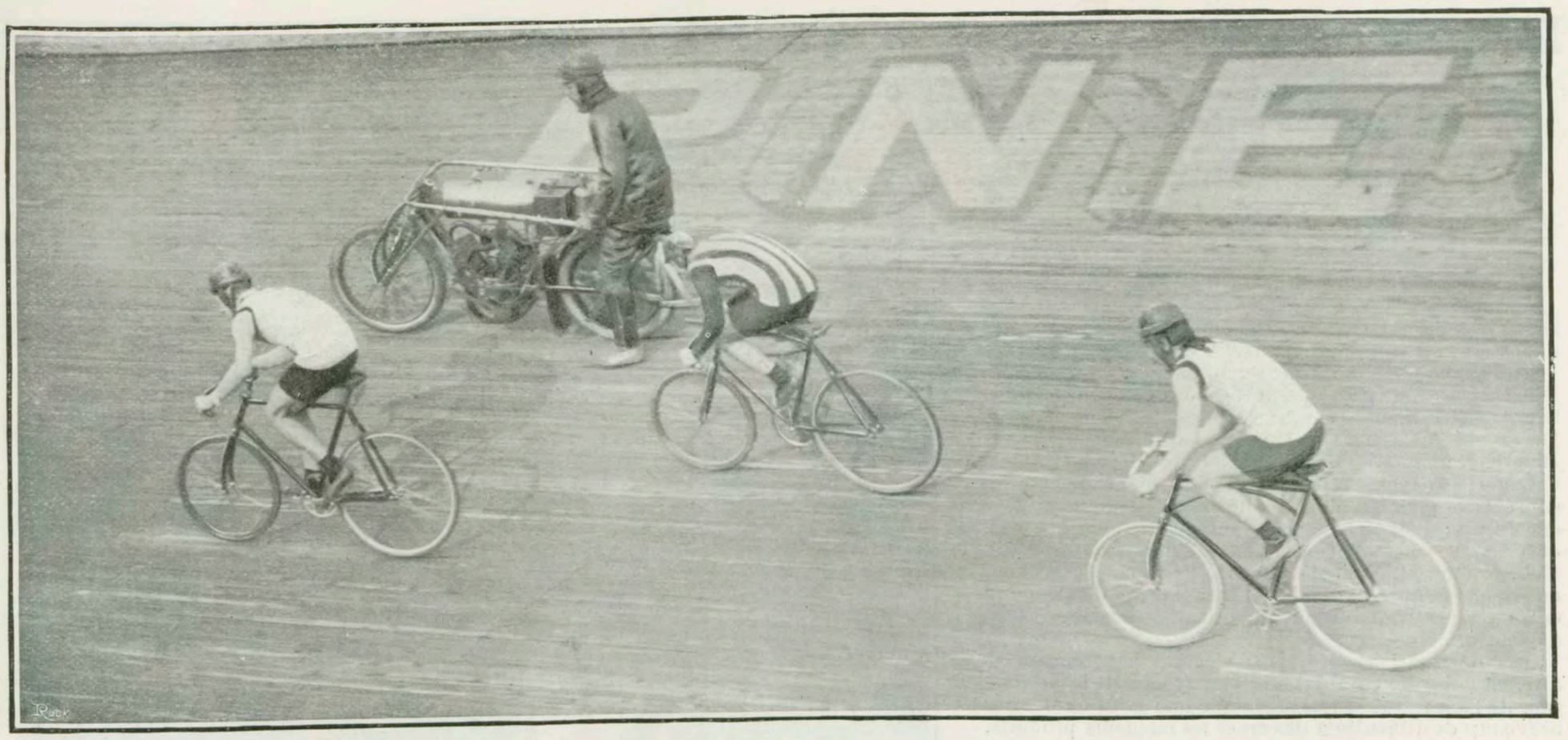
Inutile d'ajouter qu'il succomba derrière de tels adversaires, il ne pouvait espérer les battre, mais il accomplit une très belle performance, prouvant que quand il aurait un peu plus d'habitude, il serait l'égal des meilleurs.

Quant au Challenge de la *Vie au Grand Air*, disons tout de



La finale du Challenge de la *Vie au Grand Air*.

L'équipe de la France Athiétique et Sportive (P. Texier, Rémond et Couderc) rejoint, après une poursuite de quatre minutes, celle du Véloce-Club de Montmartre (Gruardet, Monnier, Perrot).



La prise des entraîneurs.

Les courses derrière motocyclettes servaient de début dans le professionnalisme au recordman amateur de l'heure, Lapize, qui échoua contre Contenet, premier, et Walthour, deuxième, malgré de belles performances.

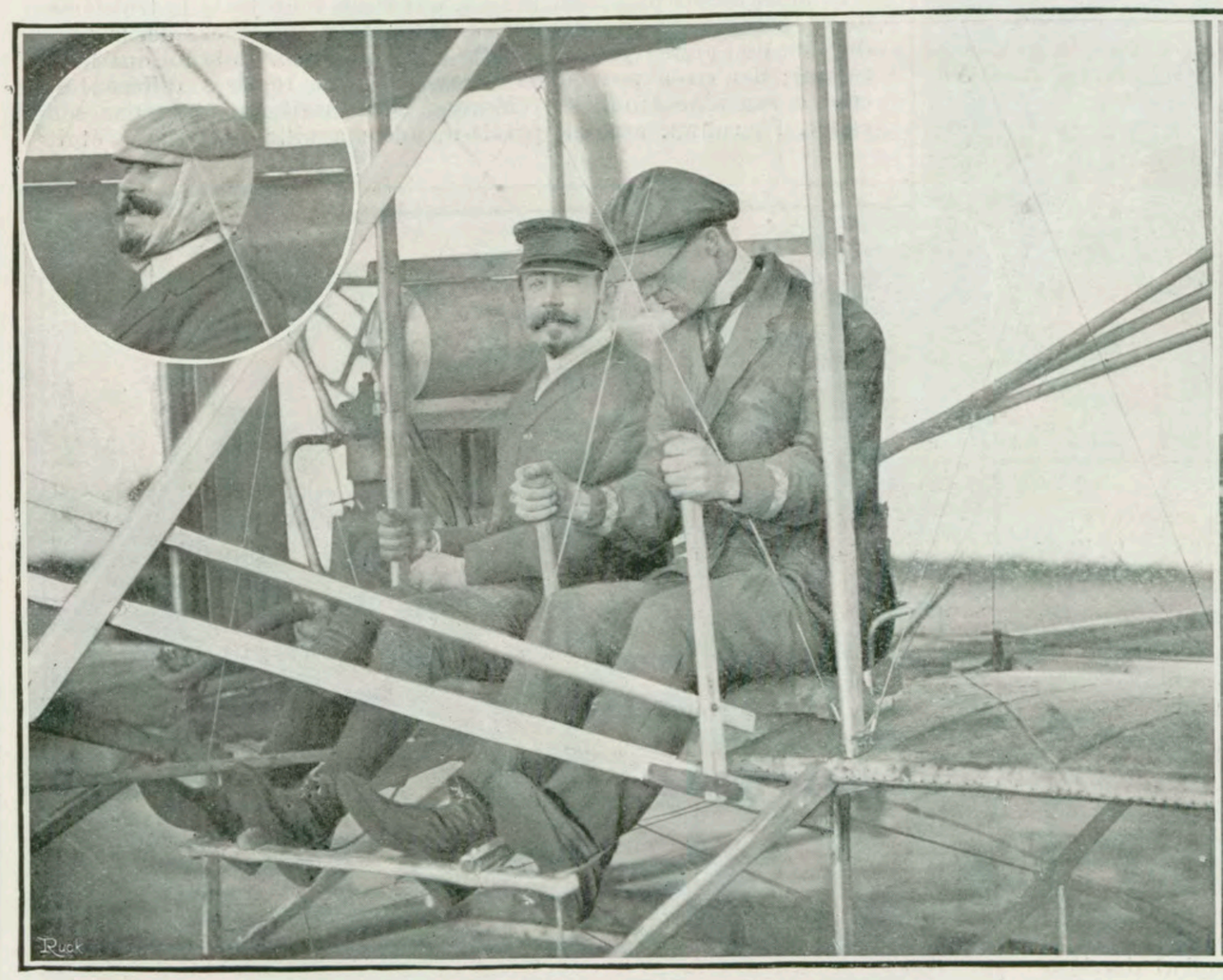
suite qu'il a remporté un gros succès. Les spectateurs aiment beaucoup ces courses poursuites par équipes. Cette sorte d'épreuves donne beaucoup d'animation et il est regrettable que les directions de vélodromes n'en inscrivent pas plus souvent à leur programme. La lutte fut intéressante entre les grands clubs amateurs, et la finale mit aux prises la France Athlétique et Sportive et le Veloce Club de Montmartre.

Après une poursuite acharnée qui dura exactement quatre minutes, ce fut la France Athlétique et Sportive qui triompha. Ses excellents équipiers étaient Paul Texier, Rémond et Couderc.

En somme, la journée fut des plus brillantes et ne put laisser que des regrets aux fidèles, qui vont se trouver privés de leur piste préférée pendant six mois. N'oublions pas aussi que nous avons eu l'occasion d'assister aux débuts d'un nouveau stayer, Lapize. Espérons que ce sera une nouvelle étoile et que cela nous changera un peu des sempiternelles rencontres Darragon, Contenet et Walthour. Il y avait déjà un progrès à la réunion de clôture de Buffalo : il n'y avait plus que Contenet et Walthour.

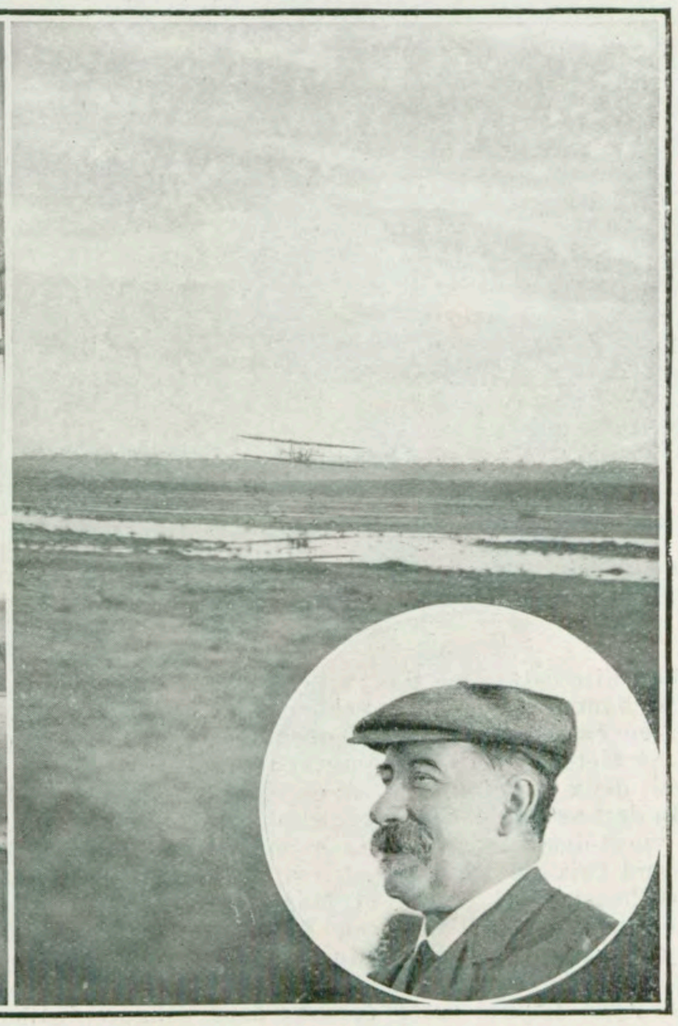
JACQUES MORTANE.

LES VOLS A DEUX DE WILBUR WRIGHT



Les deux casquettes de M. Painlevé !

Le 10 octobre, W. Wright a accompli, en compagnie de M. Painlevé, de l'Institut, un splendide vol de 1 h. 9 m. 45 s. 2/5, record du vol à deux. Le passager provoqua un faux départ au premier essai, parce qu'en voulant rattraper sa casquette que le vent emportait. il toucha à la corde qui coupe l'allumage. En haut, M. Painlevé avec sa seconde casquette.



Le vol à deux.

Il semble banal maintenant de parler des vols à deux, tant W. Wright évolue avec aisance. En bas, M. Léauté, de l'Institut, président de la Commission Scientifique.

LE SURMENAGE DES CHEVAUX DE COURSES

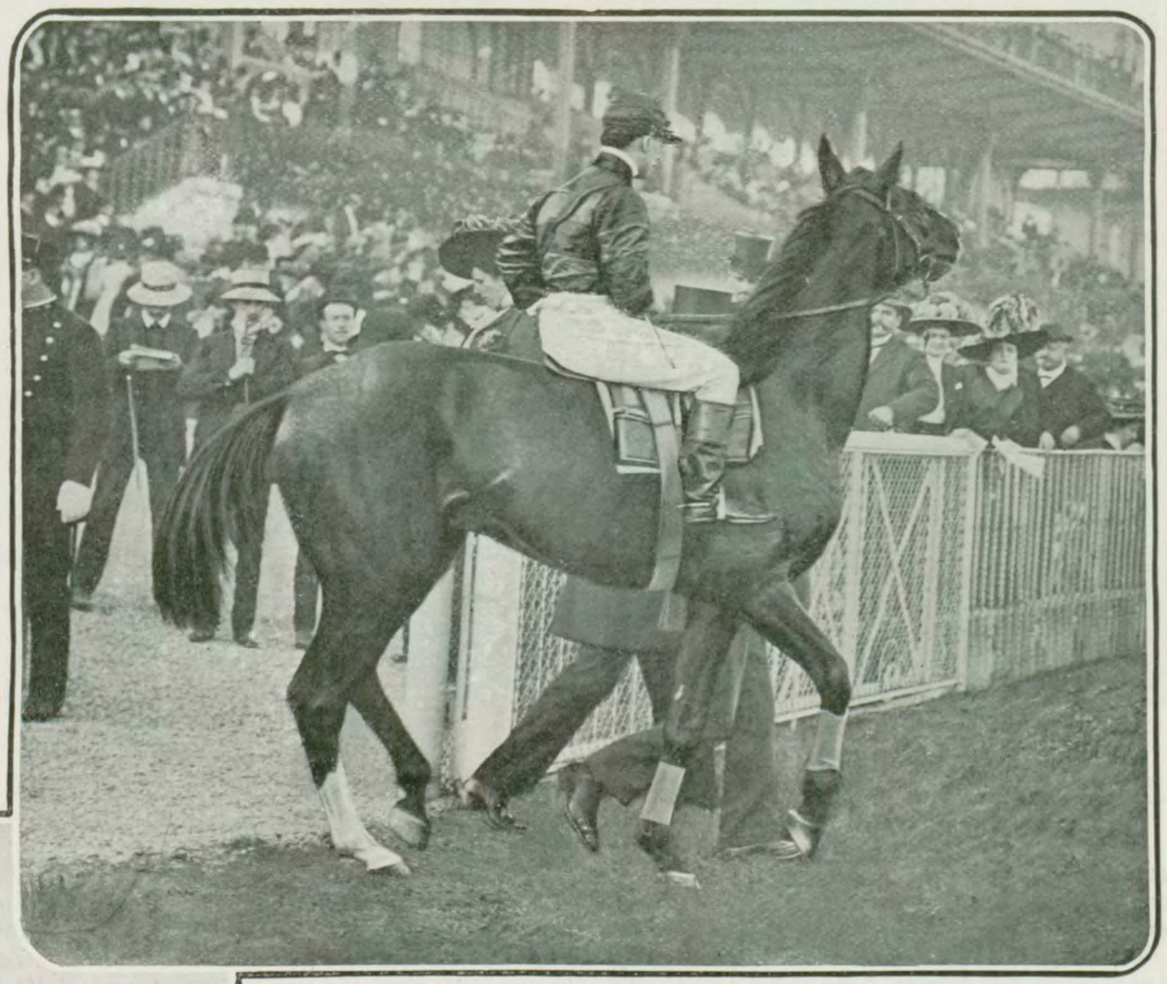
Par RENÉ RIONDET

Si l'on s'en rapportait uniquement aux lignes, pourtant bien contradictoires, fournies par leurs performances, les représentants des trois ans seraient bien médiocres ☙ Ne sont-ils pas plutôt surmenés? ☙

Depuis quelques années, vers la fin de la saison, nous entonnons régulièrement la même antienns sur la médiocrité de la génération de trois ans, que nous déclarons nettement inférieure à celle qui l'a précédée. Si pourtant nous continuons de la sorte, où nous arrêterons-nous?

En 1907, pour ne pas remonter plus haut, Sans Souci II et Mordant eurent le bon esprit de claquer avant d'avoir eu à confirmer leurs performances du Derby ou du Grand Prix; ils laissaient derrière eux Biniou, Kalisz, Bravo, Ouadi Halfa, Roi Hérode, Pernod, Calomel et Anémone II, qui, tous, pouvaient exciper d'une suprématie plus ou moins éphémère. Cette année, c'est encore pis: aucun claquage opportun ne nous a permis de conserver nos illusions; entre Sauge Pourprée, Sea Sick, Northeast, Médéah, Grill Room et consorts, nous ne savons à qui donner la palme, chacun d'eux ayant entremêlé ses triomphes de défaillances nécessitant trop d'excuses.

Cela ne serait encore rien; et nous pourrions nous dire, en guise de consolation: la moyenne de la production de l'année est tellement bonne que nous éprouvons beaucoup de difficulté à discerner les meilleurs produits. Malheureusement, les résultats sont là, qui viennent



Biniou.

Le vainqueur du Prix du Conseil Municipal, dans lequel il a pris sur Grill Room la revanche de ses deux échecs du Prix du Président et de la Coupe d'Or.

chose au temps des Finasseur et des Clyde, lorsqu'il se bornait à les suivre de loin dans le Derby; il s'était même, depuis lors, échoué dans les prix à réclamer, et il y gagnait sa vie, sans éclat.

Si nous allons plus loin, Biniou, qui était tout juste le troisième de sa génération, l'an dernier, a battu tous les cracks de la production de l'année (je dois ajouter qu'à l'occasion ils le lui ont bien rendu); il n'en a pas moins échoué, à deux reprises différentes, contre son aîné Moulins la Marche, se laissait devancer par son cadet, l'Inconnu, auquel, paraît-il, une magnifique destinée était

Cheikh.

Ce modeste performer de l'année dernière a battu dans le Grand Prix de Trouville-Deauville les meilleurs représentants de la génération actuelle.

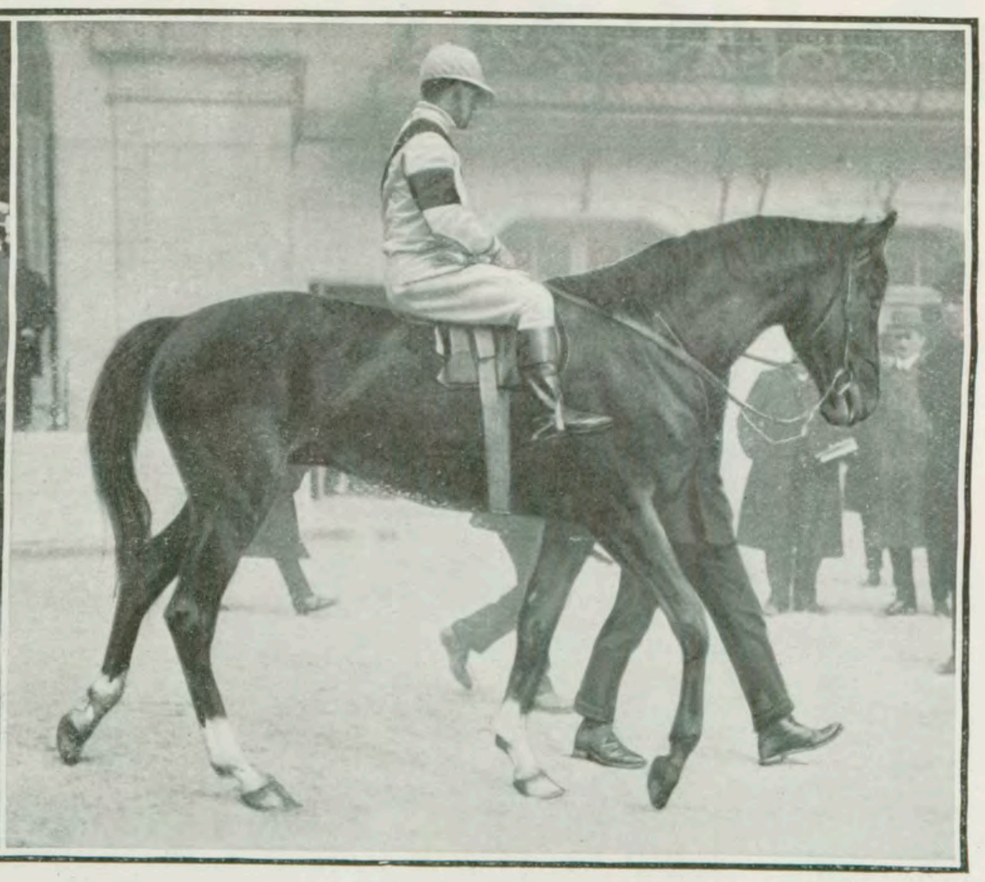
contredire cette assertion; en effet, avec une décevante régularité, nos champions de l'année échouent contre les représentants obscurs des générations précédentes, que nous avons décriées en leur temps. C'est Merci qui, l'autre jour, bat Médéah en en recevant, il est vrai, deux livres et l'année; mais, ce Merci comptait pour si peu l'an dernier que dans le handicap libre il était handicapé à 47 kilos, à vingt-deux livres de Sans Souci II. C'est Cheikh qui, dans le Grand Prix de Deauville, triomphe de Sauge Pourprée, Mafia II, Northeast, Grill Room et Magellan; il était avantagé au poids, mais que valait-il l'an dernier? Non qualifié dans le Handicap libre, il occupait dans l'échelle du Prix de la Pelouse l'un des derniers rangs, avec 43 kilos 1/2, à vingt-quatre livres de Biniou; il a d'ailleurs disputé cette épreuve sans y figurer utilement derrière Montjoie, François I et Pamphile, qui lui rendaient du poids. C'est enfin Borax, se promenant à Deauville, devant Gambaiseuil, Kinkajou, Cayuga et Gigolo et, à Maisons, battant facilement Tesson, qui, deux jours après, au même écart de poids, échouait de deux longueurs contre Sea Sick et Grill Room, tout en devançant Biniou et Magellan. Or, Borax qui a 6 ans, ne représentait pas grand

Merci.

Entraîné, comme Cheikh, par G. Cunnington senior, il a triomphé l'autre jour dans le Prix de Newmarket, de la jument Médéah.

Sauge Pourprée,

La jument la plus malheureuse de l'année; son abcès le jour du Grand Prix et la tactique de Stern dans le Municipal l'ont sérieusement handicapée.



Sea Sick.

Le fameux crack du début de la saison n'a pas pu prendre part au Municipal; c'est regrettable, car il venait de battre Biniou dans la Coupe d'Or.

récemment réservée si un incident malencontreux n'était pas venu interrompre son essor : et pourtant, l'Inconnu, dans le Handicap libre de l'an dernier, était estimé à quatorze livres de Sans Souci et à vingt-huit livres de Maintenon.

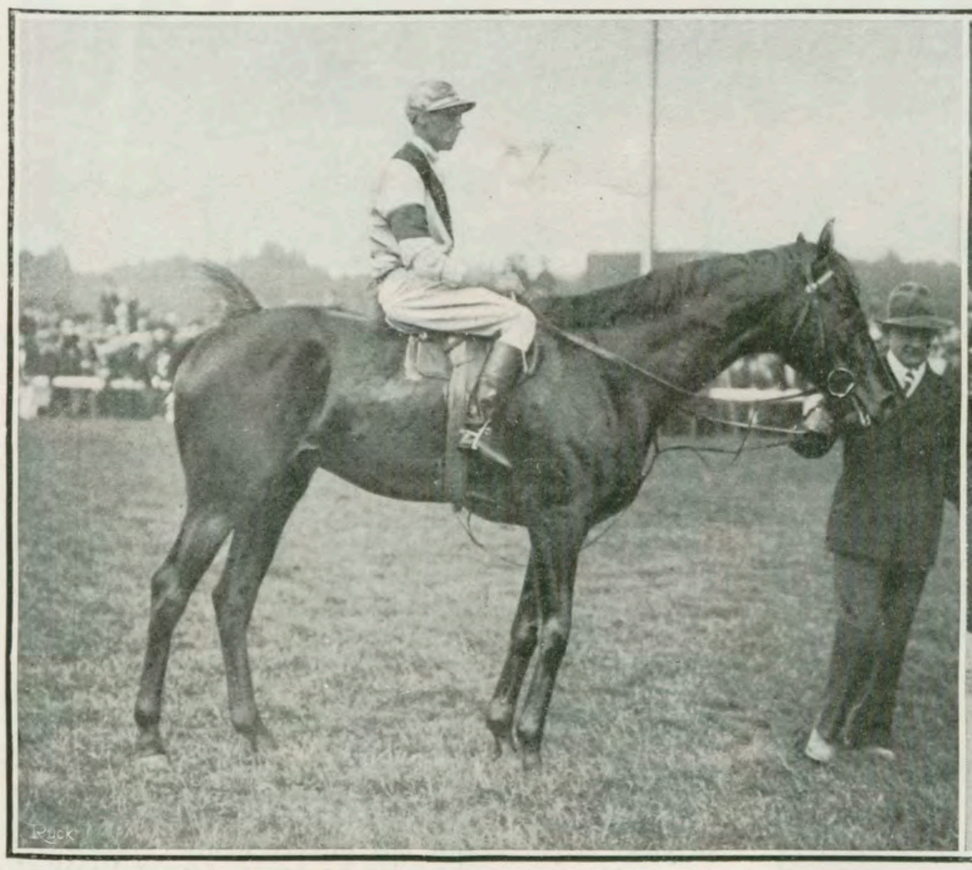
J'ai tenu à réunir toutes ces données et à les mettre sous les yeux du lecteur; mais je n'ai nullement l'idée de leur appliquer le rude procédé du raisonnement mathématique. Si l'on agissait ainsi, l'épithète de médiocre ne serait pas assez forte pour qualifier nos trois ans actuels. Et c'est précisément cette énormité de la conclusion. à laquelle on serait forcé d'aboutir, qui nous met sur la trace d'un autre élément à faire intervenir dans le débat.

Il n'est pas possible, d'autre part, que les bouleversements de classements aussi brusques et aussi complets que ceux auxquels nous assistons cette année soient imputables à la valeur exacte des concurrents. Tout s'explique beaucoup mieux par le surmenage imposé aux chevaux de course. Il existe un vieil adage, disant : « Il n'y a pas de mauvais outils, il n'y a que de mauvais ouvriers »; il s'applique parfaitement à notre sujet. Je n'ai pas le loisir, aujourd'hui, de discuter les causes et l'historique de l'orientation de la plupart des écuries actuelles. Je me bornerai à en constater les effets, en prenant comme exemple les concurrents du Prix du Conseil municipal, qui vient de se courir.

Plaçons dans une catégorie à part, les chevaux anglais, car cette épreuve ne constituait pour l'année que la septième exhibition de Procope et la neuvième de Radium. Sauge Pourprée sert de trait d'union; c'était sa dixième course. C'était la douzième de Biniou et de l'Inconnu, la treizième de Talo Biribil, déjà suffisamment exploité à deux ans, la quinzième de Moulins la Marche qui n'en veut plus, la dix-huitième de Grill Room et la vingt-deuxième de Sol Voisins. Sans nul doute, c'est Grill Room qui a eu la carrière la plus dure; car il a disputé toutes les grandes épreuves, depuis le 15 mars, jour de sa rentrée.

De tels modes d'exploitation de la carrière d'un pur sang dépassent les bornes normales; détournées de leur véritable but, les courses ne permettent plus la sélection du bon cheval; elles nous font assister à de grotesques interversions et annihilent probablement les qualités du reproducteur par le surmenage auquel elles donnent lieu. Il est temps de prendre des mesures sérieuses pour empêcher l'absorption complète du sport par l'industrie.

René Riondet.



Northeast.

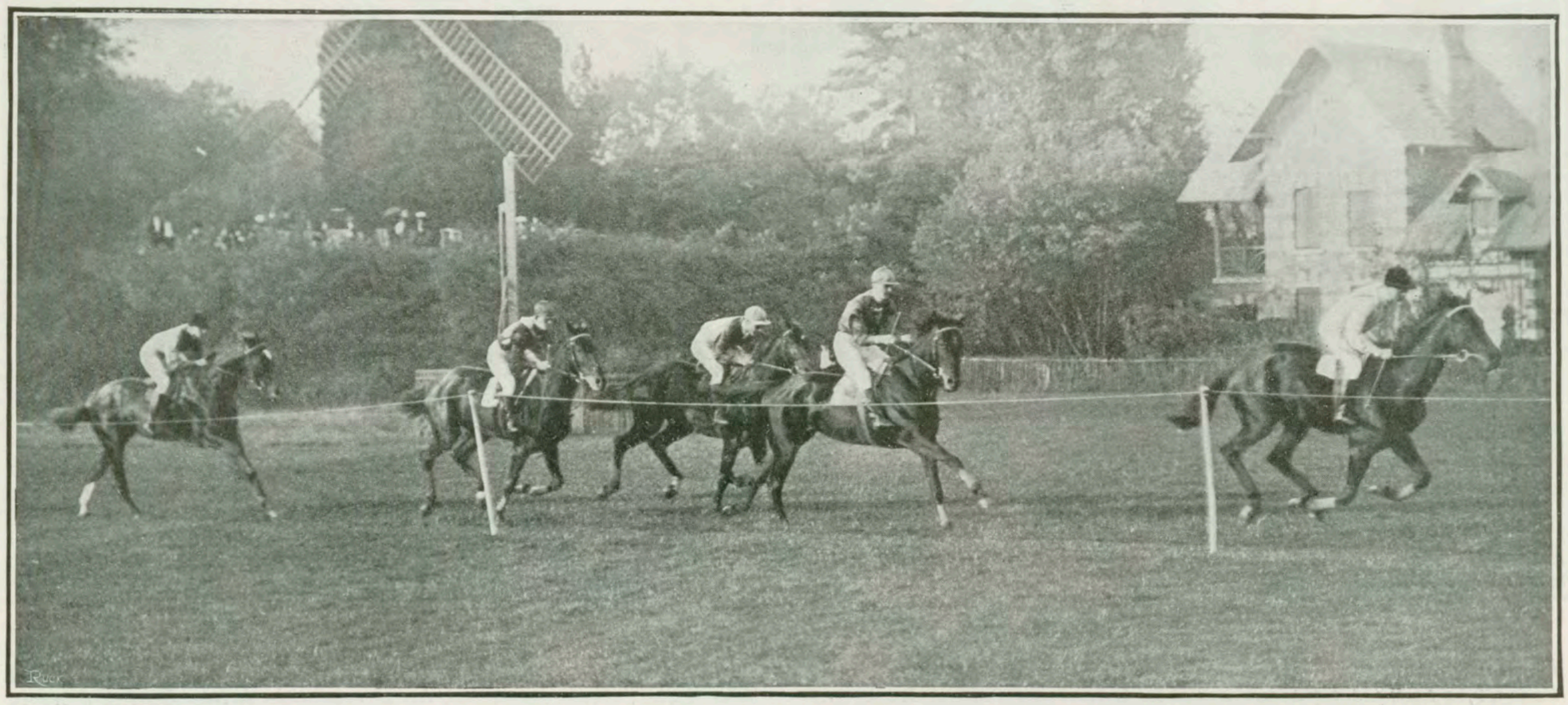
Le vainqueur sans lendemain du Grand Prix de Paris; il a succombé contre Cheikh dans le Grand Prix de Trouville-Deauville.

Médéah.

La jument la plus heureuse de l'année; elle a battu par deux fois Sauge Pourprée, qu'on s'accorde pourtant à lui croire supérieure.

LA JOURNÉE DU PRIX GLADIATEUR

Par BOÏARD



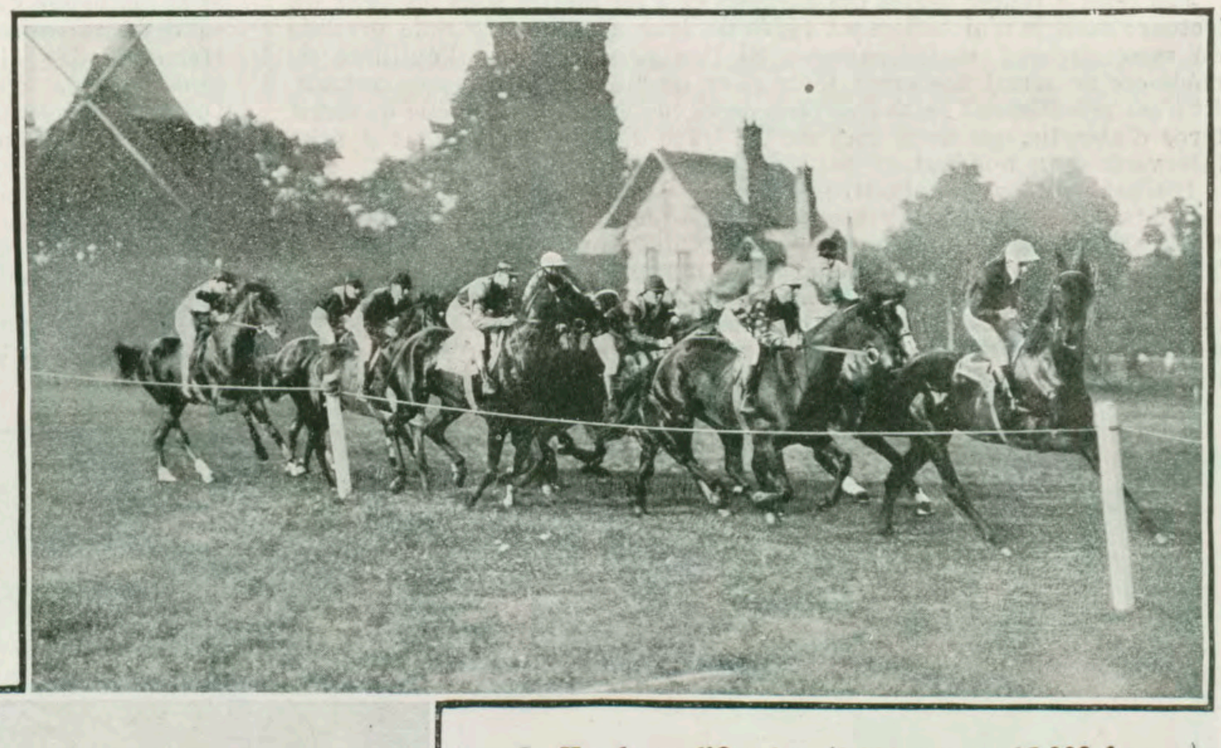
Rabat-Joie. Aquarelle. Kalisz. La Belle II. Cheikh.

Le Prix Gladiateur. (6.200 mètres, 30.000 francs. Longchamps, 11 octobre.)

La Belle II est partie devant Cheikh et Aquarelle, mais bientôt Cheikh prenait le commandement sur La Belle II, Kalisz, Aquarelle et Rabat-Joie. Ce n'est que dans le dernier tournant que l'ordre se modifiait : Kalisz venait à côté de Cheikh et Rabat-Joie se rapprochait pour battre Kalisz d'une tête, après une belle lutte.

Le Prix Gladiateur a donné lieu à une course intéressante, couronnée par une arrivée très disputée qui s'est traduite au poteau, par un intervalle d'une tête, entre les deux premiers, après un parcours de 6.200 mètres

La réouverture d'Auteuil et l'inauguration de l'horaire fixant la première course à une heure et demie nous font sentir l'approche de la fin de la saison. Je suis bien sûr que les chevaux ne doivent pas se plaindre de voir arriver la fin de leurs épreuves; je parle des chevaux de plat, car, pour ceux d'obstacles, ce sont les travaux forcés, sans interruption. Il faut reconnaître pourtant que les candidats que l'on nous a présentés pour le Prix Gladiateur n'étaient pas trop défraîchis ; c'étaient d'ailleurs des représentants de couleurs classiques, préparés par des entraîneurs sérieux. Je dois dire, par contre, que dans cette belle épreuve réservée aux chevaux de quatre ans et au-dessus, les « au-dessus » brillaient par leur absence ; ce qui n'a rien d'étonnant, avec le régime d'exploitation intensive actuellement en honneur. Disputée par les cinq quatre ans restant inscrits au programme, la course a offert un spectacle passionnant. Par son train soutenu et régulier, Cheikh a réussi à mettre en difficulté La Belle II et Aquarelle; mais, rejoint à l'entrée de la ligne droite par Kalisz, il n'a pas tardé à céder, tandis que Rabat Joie arrivait à son tour et, après une lutte magnifique, s'assurait un léger avantage. Survenant à la fin d'un parcours intéressant à suivre d'un bout à l'autre, cette arrivée excessivement serrée a soulevé l'enthousiasme du public. D'un autre côté, le Handicap d'Octobre, bien que le départ ait été réellement donné pour une course de 3.000 mètres, s'est réduit, par suite du manque de train, à un déboulé de 8 à 900 mètres, dans lequel ceux entre qui devait se jouer la partie ont fait piteuse figure : Vespery a remporté ainsi une victoire heureuse, devant Valak et Cabane. Bien que la jeune génération n'ait pas eu un rôle prépondérant à jouer pendant la semaine, nous avons cependant un bon point à marquer à son actif: c'est la victoire de Négolol sur Princess Margaret et Magellan dans le Prix de Seine-et-Oise. BOÏARD.



Le Handicap d'Octobre. (3.000 mètres, 15.000 francs.)

Dans la ligne droite, Vespery se détachait et l'emportait de deux longueurs sur Valak.

Le Prix Congress. (Steeple, 3.100 mètres, 15.000 francs. Auteuil, 10 octobre.)

Après lutte, Bastonac battait Trianon III de deux longueurs. Molaire était troisième, à trois longueurs, Jumelle quatrième, à cinq longueurs devant Parisien.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.